This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Acerca de este libro

Esta es una copia digital de un libro que, durante generaciones, se ha conservado en las estanterías de una biblioteca, hasta que Google ha decidido escanearlo como parte de un proyecto que pretende que sea posible descubrir en línea libros de todo el mundo.

Ha sobrevivido tantos años como para que los derechos de autor hayan expirado y el libro pase a ser de dominio público. El que un libro sea de dominio público significa que nunca ha estado protegido por derechos de autor, o bien que el período legal de estos derechos ya ha expirado. Es posible que una misma obra sea de dominio público en unos países y, sin embargo, no lo sea en otros. Los libros de dominio público son nuestras puertas hacia el pasado, suponen un patrimonio histórico, cultural y de conocimientos que, a menudo, resulta difícil de descubrir.

Todas las anotaciones, marcas y otras señales en los márgenes que estén presentes en el volumen original aparecerán también en este archivo como testimonio del largo viaje que el libro ha recorrido desde el editor hasta la biblioteca y, finalmente, hasta usted.

Normas de uso

Google se enorgullece de poder colaborar con distintas bibliotecas para digitalizar los materiales de dominio público a fin de hacerlos accesibles a todo el mundo. Los libros de dominio público son patrimonio de todos, nosotros somos sus humildes guardianes. No obstante, se trata de un trabajo caro. Por este motivo, y para poder ofrecer este recurso, hemos tomado medidas para evitar que se produzca un abuso por parte de terceros con fines comerciales, y hemos incluido restricciones técnicas sobre las solicitudes automatizadas.

Asimismo, le pedimos que:

+ *Haga un uso exclusivamente no comercial de estos archivos* Hemos diseñado la Búsqueda de libros de Google para el uso de particulares; como tal, le pedimos que utilice estos archivos con fines personales, y no comerciales.

+ *No envíe solicitudes automatizadas* Por favor, no envíe solicitudes automatizadas de ningún tipo al sistema de Google. Si está llevando a cabo una investigación sobre traducción automática, reconocimiento óptico de caracteres u otros campos para los que resulte útil disfrutar de acceso a una gran cantidad de texto, por favor, envíenos un mensaje. Fomentamos el uso de materiales de dominio público con estos propósitos y seguro que podremos ayudarle.

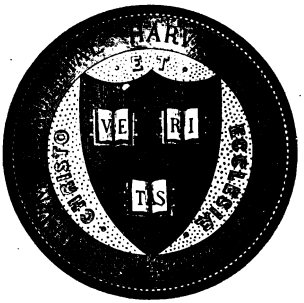
+ *Conserve la atribución* La filigrana de Google que verá en todos los archivos es fundamental para informar a los usuarios sobre este proyecto y ayudarles a encontrar materiales adicionales en la Búsqueda de libros de Google. Por favor, no la elimine.

+ *Manténgase siempre dentro de la legalidad* Sea cual sea el uso que haga de estos materiales, recuerde que es responsable de asegurarse de que todo lo que hace es legal. No dé por sentado que, por el hecho de que una obra se considere de dominio público para los usuarios de los Estados Unidos, lo será también para los usuarios de otros países. La legislación sobre derechos de autor varía de un país a otro, y no podemos facilitar información sobre si está permitido un uso específico de algún libro. Por favor, no suponga que la aparición de un libro en nuestro programa significa que se puede utilizar de igual manera en todo el mundo. La responsabilidad ante la infracción de los derechos de autor puede ser muy grave.

Acerca de la Búsqueda de libros de Google

El objetivo de Google consiste en organizar información procedente de todo el mundo y hacerla accesible y útil de forma universal. El programa de Búsqueda de libros de Google ayuda a los lectores a descubrir los libros de todo el mundo a la vez que ayuda a autores y editores a llegar a nuevas audiencias. Podrá realizar búsquedas en el texto completo de este libro en la web, en la página `http://books.google.com`

SA 400.8



Harvard College Library.

FROM THE

BRIGHT LEGACY.

Descendants of Henry Bright, jr., who died at Watertown, Mass., in 1686, are entitled to hold scholarships in Harvard College, established in 1880 under the will of

JONATHAN BROWN BRIGHT

of Waltham, Mass., with one half the income of this Legacy. Such descendants failing, other persons are eligible to the scholarships. The will requires that this announcement shall be made in every book added to the Library under its provisions.

Received 6 July, 1896

X

INDUSTRIA NAVAL

~~1372.84~~
SA 400.8

HARVARD COLLEGE
JUL 6 1896
LIBRARY.
Bright fund.

P. RICARDO CAPPA, de la Compañía de Jesús.

ESTUDIOS CRÍTICOS

ACERCA DE LA

DOMINACION ESPAÑOLA

EN AMÉRICA

PARTE TERCERA

INDUSTRIA NAVAL

(Continuará)

PRECIO: 3 PESETAS

CON LAS LICENCIAS DEBIDAS

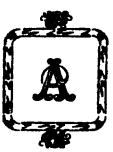
MADRID
LIBRERÍA CATÓLICA DE GREGORIO DEL AMO, EDITOR
Calle de la Paz, núm. 6

1894

IMPRENTA CATÓLICA DE ADOLFO RUIZ DE CASTROVIEJO

CALLE DEL FOMENTO, NÚM. 13

INDUSTRIA NAVAL



Aunque Aristóteles no lo dijera, que sí lo dice en el 7.º libro de su Política, yo hubiera seguido para el plan general de estos libros de industrias, el mismo que él traza en el sitio dicho, y que califica de indispensable en toda república para llegar al fin que de su naturaleza tiende, cual es la perfección de la vida social.

Lumbre de razón solamente necesitó el filósofo griego para disponer con orden y concierto todo el engargante ó trabazón de la vida social, y así puso en primer término que toda república debe tener labradores que cultiven la tierra y la hagan producir los frutos que los hombres necesitan para su cotidiano alimento.

En segundo la quiere con artífices que ejerciten los oficios que exige el bienestar de un pueblo civilizado, y así va discurriendo por otras necesidades imperiosamente reclamadas

por los hombres cuando se juntan para vivir en sociedad.

Y como la más apremiante de todas las necesidades sea la de conservar la vida, me pareció lo más lógico de todo, empezar por la (digámoslo así) industria agrícola y juntamente la pecuaria, pues una y otra satisfacen de consuno á la mayor de las pensiones que acá tenemos.

Sigue el cubrirse al vivir, ya por la honestidad, ya para librarnos de las inclemencias del tiempo; así que, terminada la materia agrícola-pecuaria, puse mano en seguida á la fabril, y tras de esta á las mecánicas, pues el hombre, alimentado y vestido, busca al punto, no solo donde guarecerse, sino procura además todas esas comodidades que le prestan las artes mecánicas, y que son imposibles de separar de las sociedades siquiera medianamente adelantadas.

Hasta aquí hemos, por orden lógico, llegado en esta tercera parte de nuestros *Estudios críticos.*

Continuámosla ahora con la industria naval, pues el mar fué desde el descubrimiento y conquista de las grandes antillas, el medio de comunicación, no solo de lo conocido en el viejo mundo á lo desconocido del nuevo, sino también de los países conquistados entre sí, y de

las conmutaciones de unos con otros, ramo de perfección en la vida social, y una de las calidades que el Aristóteles puso entre las que debe tener cualquiera bien establecida república.

La circunstancia de ser una península la nación española: la situación geográfica que tiene de estar precisamente colocada en el ángulo S. O. de Europa, uniendo dos mares de activísimo comercio: la afición que todos sus pueblos ribereños han manifestado desde muy antiguo á las expediciones marítimas, tenía aliñado, puede decirse, el camino, para que la industria naval en América, hija de la española, tomase grande y repentino vuelo.

Convidaba á ello la abundancia de excelentes maderas de construcción; la comodidad de los puertos para la fundación de astilleros, la baratura de los jornales en casi todos, y lo que á todo esto supera, la necesidad absoluta de las comunicaciones con la metrópoli desde determinados puertos, á los cuales debían concurrir todos los frutos que se comerciaban en las colonias.

Esta marina costeña tuvo que ser de alguna consideración en el Pacífico, porque si bien la parte oriental de América podía ser socorrida con buques hechos en España, la Occidental distaba mucho de Europa, y no podían llegarla buques sino por la extremidad S. del gran con-

tinente americano. Viaje largo, penoso y arriesgado en los siglos XVI y XVII.

Mas antes de que conozcamos las construcciones navales que bajo el dominio español tuvieron lugar en la parte que estudiamos del mundo colombino, echemos una ojeada á las que los indios conocían antes que aportaran á él las tres históricas carabelas de 1492, y otra á las españolas desde unos cuantos años antes del descubrimiento.

Construcciones navales indígenas.

No contaremos en este número, por supuesto, aquella cantidad mayor ó menor de pequenas canoas que en todas partes del mundo han usado y usan los salvajes; nuestra disquisición irá más alta.

La primera de todas las embarcaciones que por su tamaño merece fijar nuestra atención, es aquella gran canoa que el Almirante encontró cuando en su cuarto y último viaje, se dirigía desde las costas de Santo Domingo al continente. El número de personas que llevaba, y las dimensiones que de su ancho ó manga, ocho pies, nos dejó escritos, la ponen en la categoría de las canoas de primera magnitud que pasaban del continente á las islas. Prudentemen-

te puede asignársele tres pies de puntal y por lo menos cuarenta de eslora ó longitud, conocida la forma larga y estrecha que es común á toda esta clase de embarcaciones.

La cubicación de esta canoa, será pues, atendidos estos datos, de unos 1.000 pies de capacidad ó arqueo.

El P. Fr. Narciso Girbal y Barceló, franciscano, muy conocedor de las costumbres y usos de los indios de las montañas del Perú, por haber sido misionero en ellas y en sus muchos y caudolosos ríos, dejó escrito en el *Mercurio Peruano* la maña que se dan los indios para la construcción de estas grandes canoas.

«Suelen emplear un año entero para concluir la fábrica de una de 16 á 20 varas de largo, y de 5 á 7 cuartas de ancho, toda de una pieza. Comienzan derribando un gran árbol con sus hachas de piedra: con estas y el fuego, le quitan todas las ramas, y dejan en el tamaño que quieren.

»Luego con fuego manso, van abriendo el buque y rascando con callos de pedernal el carbón; cuando por el plano y costados solo quedan tres ó cuatro dedos de grueso, llenan de agua el tronco cóncavo, y por afuera aplican hojas de palma seca, y sostienen un fuego lento.

»Con esta operación se va dilatando la anchura del buque, y ellos van colocando de trecho

en trecho atravesaños de madera firme que impida la reunión.»

Estas canoas ú otras menores son las que actualmente corren los ríos Napo, Coca y otros varios, llevando dentro las familias de los indios que quieren variar de habitación, ó pasarse en ellas la estación de las aguas. Cualesquiera que sean las dimensiones de estas canoas, nunca pasarán de la categoría de troncos ahondados «término de los progresos marítimos de las naciones salvajes», según feliz expresión de Navarrete.

Las ligeras embarcaciones de mimbre forradas de cueros curtidos, que Cayo Julio César encontró en las costas de Galicia, dan muestras de mayor industria que las canoas, pues en aquellas, ni el mimbre, ni el cuero, son por sí mismos considerados, capaces de contenido y flotación.

De mucha mayor industria aún que las canoas, son aquellos dos cueros de lobo marino curados y henchidos de aire con que pescaban los indios de Arica como vimos.

Pero lo grande, y para mí lo más maravilloso, ha sido la construcción y disposición de las balsas halladas por los conquistadores del Perú en la costa del Chocó. No sé que deje de haber quien entienda algo de mar y no se sorprenda del ingenioso y fácil artificio de estas

balsas, que en un momento se arman y desarman y son capaces al mismo tiempo de llevar por agua de mar ó río voluminosas cargas.

Estudiaron científicamente estos vehículos navales (barcos no los puedo llamar) los capitanes de navío Juan y Ulloa, y de ellos diré un poco más adelante cuanto baste para darlos á conocer y admirar, dejando lo científico.

Primeras industrias navales de los españoles en América.

En el primer libro de estos *Estudios críticos* vimos cuán grande fué la actividad del Almirante y de los que con él estaban en la Española, para construir la carabela que se llamó la Santa Cruz, primera construcción naval que los españoles hicieron en el mundo americano, año de 1496. Esto, sin embargo, ha de entenderse de buque que fuera capaz de hacer viaje de golfo, porque para viajes menores, dice el Almirante á 30 de Enero de 1594, que ya se hacían allí en la Española fustas de remos; «las fustas de remos que acá se entienden de hacer.»[1]

Mientras el almirante Cristóbal Colón se sinceraba en España de los cargos que contra él había recogido en la Española el Comisario re-

gio Juan de Aguado, D. Bartolomé Colón, con el singular don de gobierno que tenía, mandó fabricar otras dos carabelas (ignoro en qué parte de la isla, y sospecho fueran fustas), para que rodeándola de continuo, facilitaran los envíos de gente y víveres á las provincias litorales.

Desde que en España y la Española se iban ampliando las noticias que del continente dieron el primer Almirante, Ojeda, Pinzón, Solís y tantos otros, el deseo de explotarlo en los aventureros, y el de cristianizarlo, para civilizarlo, en el gobierno, tenía que promover la industria naval en la Península y posesiones antillanas.

Con todo, no creo que en estas se hiciera cosa de particular hasta bien corrido el primer decennio del siglo XVI, en cuanto á construcciones propiamente dichas, pues el mucho movimiento marítimo que había entre la metrópoli, las islas y la parte oriental del continente americano, se sostuvo con embarcaciones españolas que hacían viajes redondos: las que se quedaban para el tráfico de las colonias entre sí, se compraban de las idas de España.

Yo, al menos, no he podido ni columbrar siquiera una sola construcción naval, fuera de las dichas del siglo XV, en parte alguna de nuestras posesiones insulares de América.

La conquista y población de Cuba, llevada á efecto por Diego Velázquez en 1508, adelantó sobre manera la del continente próximo á ella, y como consecuencia necesaria, la industria naval.

Gobernaban la Española y todas sus dependencias los PP. Jerónimos en 1516, y hombres emprendedores de la Fernandina ó Cuba, acudieron á España en solicitud de permiso para construir buques en dicha isla. La respuesta á esta petición, fué decir á los Jerónimos: «Den licencia y facultad á los vecinos y pobladores é tratantes en la dicha isla Fernandina que puedan *facer* é tener los navíos que falláredes tienen necesidad, etc.»

Y en 7 de Noviembre de 1518, concedía el Rey á los vecinos de la Fernandina (Cuba) que pudiesen armar á su costa cuantos bajeles quisieren para descubrir y conquistar islas ó tierras nuevas, guardadas las formalidades que para estos casos estaban prescriptas.

Quizá llegaran á oídos del Rey, por aquellos días, las depredaciones que estos armadores solían cometer en algunos puntos del continente, robando indios para llevárselos á sus haciendas de las islas que se iban despoblando á ojos vistas.

Ello es, que la cédula expedida desde Zaragoza á 12 de Diciembre del mismo año de 1518,

si bien dá permiso para nuevas construcciones de buques en Cuba, es revocando explícitamente el vedamiento que para ello había, documento que no he podido hallar, pero que debió expedirse, á lo que parece, entre 1516 y 1518. Dice así la cédula á que me refiero:

«Por cuanto Pánfilo de Narvaez con nombre de los vecinos y moradores nos hizo relación... tienen necesidad de hacer algunos navíos, y que, á causa del vedamiento que por Nos está puesto para que no se hagan los dichos navíos, no los hacen, ni pueden hacer, y me suplicó é pidió por merced les diese licencia é facultad para ello... yo vos mando que dejéis é consintáis á las personas que os pareciere que en esa isla son abonadas... hacer hasta en cantidad de diez navíos, con tanto que no suban ni sean de cien toneladas de parte arriba cada uno.»

Hasta qué punto se aprovecharan los vecinos de Cuba de semejante concesión, no lo tengo averiguado; lo único que acerca de construcciones navales en las Antillas he logrado averiguar hasta 1527, sobre poco más ó menos, es lo que se dice en la Relación que en este año dió al Consejo de Indias el bachiller Alonso de Parada, informándolo del estado en que se hallaban las islas Española, Fernandina y Santiago; y es tan confuso y obscuro, que no sé si,

en limpio, pueda deducirse de ello que hubiera en la Española ó en Cubagua astillero alguno.

Yo copiaré el párrafo, y cada cuál lo interpretará como á bien tenga. Tratando dicho bachiller del aspecto que presentaba la Española en 1527, dice entre otras cosas: «Hay en las provincias de la dicha cibdad (de Santo Domingo), siete ó ocho ingenios (1) que ya muelen, sin otros muchos que se comienzan á hacer: hay estancias de mucho pan é maíz, que se provee Cubagua, donde se cogen las perlas, y las armadas que se hacen para las pacificaciones y poblaciones de otras tierras.»

Aún es más extraño no encontrar terminantemente dicho en Herrera, que de tantos documentos dispuso, si algún buque de las cinco armadas que aprestó á sus expensas Diego Velázquez, se construyó ó no en la Fernandina.

Fué la primera de tres navíos, al mando de Francisco Hernández de Córdoba, con el famoso piloto Antón de Alaminos, natural de Palos, y que de muchacho había navegado con el primer Almirante; á persuasión de este Alaminos

---

(1) No sé lo que querrá significar el bachiller Parada con «provincias de la ciudad de Santo Domingo.» Pero no creo pese al lector echar un vistazo á la nota que puse en la página 319 del IX libro de estos *Estudios*.

navegaron al Poniente, recordando que el Almirante siempre se inclinaba á descubrir por aquel lado. Salieron de la Habana á 8 de Febrero de 1517, á donde habían ido desde Santiago de Cuba; en ella tomaron á bordo al clérigo Alonso González, «por llevar quien les dijese Misa y administrase los Sacramentos».

Fué esta expedición la descubridora del continente por Yucatán.

Con las buenas nuevas que de este descubrimiento dieron á Velázquez, *apercibió tres navíos y un bergantín*, á órdenes todos estos buques del simpático y virtuoso Juan de Grijalva. Salió de Santiago de Cuba á 8 de Abril de 1518, descubrió la isla de Cozumel, el río de Tabasco, que llamaron de Grijalva; estuvo en San Juan de Ulúa y en Pánuco, y regresó á Santiago de Cuba.

Fué en estas expediciones Bernal Diaz del Castillo, el candoroso historiador de la Conquista de Méjico que escribió como testigo de ella.

Cuando salió de Cuba con Grijalva, se decía que iban á poblar; y así llevaba Bernal Diaz, entre otras cosas, pepitas de naranjas: echó varias de ellas en el terreno de un adoratorio de indios próximo al río de Tonela (San Antón) donde carenaban su navío: algún tiempo después nacían hermosos naranjos, los primeros que hubo en Nueva España.

Con cuidado estaba Diego Velázquez por su segunda armada, que ya tardaba en volver, y así se determinó *á aderezar* otra tercera, más fuerte que las anteriores.

Llegó en esto Grijalva, y juntando los buques que trajo á los que ya tenía aderezados, y puestos á órdenes de Cortés, fueron ocho navíos los que sacó este conquistador de Santiago de Cuba, para dar á Dios y al Rey de España el opulento imperio mejicano.

Escandeció á Diego Velázquez la tan sabida felonía de Hernán Cortés, y año de 1520 *determinó hacer otra armada* de 18 navíos, 1.000 hombres y ciento y tantos caballos: y confiándola al valiente Pánfilo de Narvaez, mandóla en persecución de Cortés, que ya se había hecho dueño, puede decirse, de lo que se llamó más adelante Nueva España.

Cuando supo Velázquez que su lugarteniente Narvaez había sido vencido y preso por el afortunado Cortés, llegó al colmo su desesperación; y como era muy resuelto, no queriendo fiar á otro que á sí mismo el castigo de Cortés, *armó otros siete navíos* el año de 1522, y se embarcó en ellos para Nueva España. Pero bien aconsejado del licenciado Parada, dejó la comenzada empresa.

También Francisco de Garay que estaba en Jamáica por Adelantado, *apercibía armada*

(1522) para ir á Pánuco en Nueva España, diligencia que deshizo Cortés con su sagacidad y actividad acostumbrada.

Las voces de *hizo*, *armó*, *apercibió* armadas, y otras análogas que emplea Herrera en sus Décadas, pudieran llevarnos á exagerados conceptos de la industria naval que hasta 1522 hubo en Santiago de Cuba, residencia de Velázquez, y donde se prepararon ó dispusieron expediciones tan gruesas como las que acabamos de relatar.

Pero en buen hora nos dejó el sobredicho Bernal Díaz del Castillo, tan minuciosa relación de estas armadas, que, gracias á ella, sabemos ya la extensión ó precisión que debemos dar á las palabras genéricas de armar, apercibir, ó hacer armada en el historiador Herrera, y en las interesantísimas series de documentos que acerca de las Antillas va publicando la Real Academia de la Historia.

La primera expedición confiada á Francisco Hernández de Córdoba, se compuso de tres barcos: «dos navíos de buen porte comprados por los 110 compañeros que se juntaron, para á su ventura buscar y descubrir tierras nuevas; el otro era «un barco que hubimos, dice Bernal Diaz del Castillo, fiado del gobernador Diego de Velázquez.»

Para el segundo viaje con Juan de Grijalva

«se buscaron cuatro navíos: los dos fueron los que hubimos comprado los soldados que fuimos con Francisco Hernández de Córdoba, y los otros dos navíos, compró el Diego Velázquez con sus dineros.»

Acerca de la tercera y mayor armada que fué la que llevó Cortés, dice el Bernal Diaz: «En 15 días del mes de Noviembre de 1518 años, vuelto el Capitán Juan de Grijalva, el gobernador Diego Velázquez ordenaba de enviar otra armada muy mayor que las de antes; y para ello tenía ya diez navíos en el puerto de Santiago de Cuba; los cuatro dellos eran con los que volvieron cuando lo de Juan de Grijalva, porque luego les hizo dar carena y adobar, y los otros seis recogieron de toda la isla.»

De la armada que equipó Velázquez á Pánfilo de Narvaez, se limitó á decir nuestro historiador: «Como se supone de aquella armada grande de 19 navíos, que para haberse hecho en la isla de Cuba, grande se puede llamar, etcétera.»

Ahora bien: de todo el relato de Bernal Díaz del Castillo, lo que parece deducirse con grandes señas de certeza es, que los buques llevados en las cuatro expediciones contadas, no se hicieron en la isla de Cuba: y como no tenemos documento alguno que signifique la existencia de astillero chico ni grande, ni en Cuba, ni en

ninguna de las otras islas, fuera de la confusa frase (genérica por más señas) del licenciado Parada, es lícito inferir que todos esos buques, como los otros muchos que cruzaban las aguas de las Antillas, se construían en España, y que el permiso dado para la construcción de buques, no tuvo aplicación alguna por entonces.

He leído despacio la recapitulación que hace Herrera de los ingenios de azúcar, haciendas de ganado, etc., etc., que había en toda la Audiencia de Santo Domingo, y ni un solo punto á boca de río con astillero, he hallado en toda ella.

Lo indudable es que en Santiago de Cuba había una buena maestranza naval de carpinteros de ribera y calafates para carenar de firme buques de no escasa capacidad; que existía en dicho punto buen acopio de brea, velas, jarcias, lonas, anclas, cables, etc.; y que el constructor Martín López, célebre maestro de gálibus, y su ayúdante Alonso Núñez, que tan grandes servicios habían de prestar á Cortés en Méjico en las cosas de su oficio, salieron de Cuba en los navíos equipados por Velázquez, origen de la asombrosa fortuna y hechos del inmortal hidalgo de Medellín.

Breve noticia de la marina española desde los tiempos más remotos hasta el descubrimiento de América.

Aunque este asunto no esté absolutamente ligado con la materia de este libro, tampoco me parece que el tratarlo sea fuera de provecho.

Los americanos que quieran enlazar su historia marítima con la del mundo civilizado, hallan en el apéndice la manera de conseguirlo, sin huecos ni intersticios notables. Porque siendo la marina hispano-americana una pura continuación de la española europea, aunque en distintos mares, síguese, que formando esta última, como forma, parte de la historia marítima universal, la formará también lo que sea pura ampliación ó no interrumpida sucesión de ella.

Y que tal sea el carácter de la marina hispano-americana, bien cuanto á la multitud de buques mercantes construídos en las playas de América, bien cuanto á los no pocos de guerra salidos de sus astilleros, es á todas luces evidente.

Eslo también, que las materias que solo tienen débil conexión unas con otras, no deben tratarse en libros dedicados exclusivamente á

una de ellas, en indigestos y eternos párrafos, sino de pasada, para que no embaracen la marcha expedita y llana del asunto capital del libro.

Me propongo, por lo tanto, en el reducido sumario que doy de la marina española hasta fines del siglo xv, fecha en que empieza la hispano-americana, que ni canse su lectura á los americanos, por la falta de interés, ni tampoco falte el hilván que tienen ambas para los que quieran saber qué antecedentes tuvo la marina hispano-americana, que no brotó como los hongos á merced del sol y el agua, sino que fué la continuación gloriosa de la española, cuyo historial damos en el apéndice en dosis homeopáticas.

Primeras construcciones navales en el Pacífico.

Cuando á 26 de Septiembre de 1513, contempló por primera vez Vasco Núñez de Balboa el mar que fué llamado Pacífico, una idea tuvo que cruzar su mente, no bien se repusiera del estupor que le causó maravilla tan grande. ¿Qué costas ciñe el inmenso piélago que tengo ante mis ojos, y que casi está bañando las plantas de mis pies? [2]

Arregladas sus diferencias con el goberna-

dor Pedrarias, se cortó y labró en Santa María de la Antigua suficiente cantidad de madera para hacer cuatro bergantines con que explorar aquel mar desconocido. Las piezas labradas, como también las jarcias, velas, etc., se llevaron á hombros á través del istmo que hoy llamamos de Panamá, desde la Antigua sobre el Atlántico, al golfo de San Miguel, el primero que poseyeron en el Pacífico los españoles.

Cortada la madera, labrada y transportada, se halló inservible porque la carcoma se había cebado en ella. Cortóse otra nueva á orillas de un río; y cuando el trabajo de figura estaba adelantado, fué en parte arrebatado, y enterrado en parte, por la creciente del río á cuya orilla estaba.

Todo lo venció la constancia, porque puestos de nuevo á la construcción de los cuatro bergantines, los vieron concluídos, y con ellos empezó la exploración de aquellas misteriosas costas tan confusamente dibujadas por uno de los caciques amigos de Balboa.

Visitó este, como sabemos, las islas Perlas, y empezóse en ellas la construcción de otros dos bergantines. La inesperada muerte que Pedrarias dió en Acla á Vasco Núñez, paralizó algo el movimiento de industria naval con tantos brios empezado, hasta que fundada Panamá, se continuó con todo el tesón y em-

peño que es de suponer ante la expectativa de descubrir y conquistar regiones idealizadas por vagas y placenteras descripciones.

Danos valioso dato acerca de las construcciones navales emprendidas con tal objeto, el mercenario Pedro Ruíz de Naharro, en su *Relación sumaria*,[3] que empieza así: «Después de la fundación de la Ciudad de Panamá, fecha en el año de 1516, *se cursó la navegación* de este mar del Sur á las provincias de Nicaragua y Guatemala.» Ya D. Fernando el Católico, en carta á Pedrarias de mediados de 1514, le ordenaba construyese tres ó cuatro carabelas para descubrir costas del mar del Sur: y como hubiera llegado á noticias del rey que la *broma* carcomiendo casi todos los buques llevados por Pedrarias los había dejado inservibles, ordenó á los oficiales de la Contratación de Sevilla despacharan al Darién carpinteros de ribera, para que, de la madera amarga que se hallaba en Tierrafirme, labrasen navíos, creyendo que no serían comidos por la broma.

Y entre las órdenes que en 1515 comunicaba á su gobernador Pedrarias, después de decirle que no dejara de avisarle de todas las cosas de la otra mar (del Sur) por menudas que fuesen, lo facultaba para que alterase muchas de las cosas que se le habían dado en la instrucción que llevó, como v. g., «*en los gastos para*

la fabricación de navíos,» haciéndose estas variaciones con parecer del Obispo, de Vasco Núñez y de los oficiales reales, á pluralidad de votos.

Sus cuatro años llevaría Pedrarias de gobernar Castilla del Oro (así llamaron como sabemos las provincias del Darién), cuando fué proveído para sucederle y residenciarle D. Lope de Sosa, que murió á bordo el mismo día de su llegada al continente americano.

Con este D. Lope de Sosa había concertado Gil González Dávila de hacer armada para las Islas de la Especería, partiendo á ellas desde la mar del Sur.

La armadilla que se preparó en Sevilla para el caso, se componía de las naos Victoria, de 56 toneles; Santa María de la Merced, de 100; y Santa María de la Consolación, de 75. Zarpó de Sanlúcar el 13 de Septiembre de 1519.

Llegó al Darién con sus tres navíos y 200 hombres, días antes que D. Lope, y así, aguardando la pronta llegada de este, no visitó á Pedrarias. Recibió de ello gran pesar, y tuvo sus palabras con Gil González.

Había este embarcado para su expedición al piloto Andrés Niño; el cual, de parte de Gil González, pidió á Pedrarias los buques que en la otra mar había labrado Vasco Núñez de Balboa; nególos el gobernador, diciendo que no po-

día dar lo ajeno. Esta negativa movió á Gil González, que era muy animoso, á labrar sus navíos en el Darién, é irlos pasando en piezas á la mar del Sur, como había hecho Balboa.

En vano Gabriel de Rojas decía á Gil González no lo hiciese así, pues la broma le había de comer las piezas. Ocasión es esta de referir lo que Pascual de Andagoya narra acerca de los destrozos que la broma hizo en los primeros buques españoles que se echaron al agua en el Pacífico, que fueron los célebres bergantines de Balboa. «En este río (de las Balsas) hicimos dos navíos... y los bajamos con mucho trabajo hasta la mar, porque hallamos muchos raudales, y hacíamos cavas para los pasar: y bajados al golfo de San Miguel, se anegaban, porque como los carpinteros no conocían la madera, fué tal que ella misma se comió, é se hicieron todas las tablas de palo un panal; y ansí con harto trabajo hubimos de pasar en ellos á la isla de las Perlas, donde se echaron al través, é hicimos otros mayores y mejores, y de buena madera.»

Gil González no daba crédito á estos avisos de Rojas, tomándolos como nacidos del deseo de apartarlo de su empresa: llevóla adelante con tan igual tenacidad, que entre los ocho caballos de que disponía, y sus 200 españoles,

lo pasaron todo al mar del Sur (1). Armaron allí sus navíos, que labraron en el río de las Balsas, y en ellos se fueron á las Perlas para acomodarse en estas islas de lo que les faltaba.

A los veinticuatro días de estar en ellas se le pudrieron los navíos y bergantines hechos entre tantas angustias, hambres y trabajos, y entre tantas muertes de españoles, pues solo le quedaban ya 80 vivos de los 200 con que había llegado al Darién, para ir en busca de las islas de la Especería.

No decayó de ánimo el denodado Gil González, sino se fué á Santa María de la Antigua armado de una provisión real que llevaba, y á cuya virtud todos los gobernadores debían prestarle auxilio so graves penas.

Diole, pues, Pedrarias algunos indios para que desde Nombre de Dios y Acla le llevaran bastimento, y también algunos españoles que le ayudasen, con lo cual, se volvió á las Perlas á comenzar de nuevo sus navíos.

---

(1) Quizás no quisieran hacer trabajar las 35 yeguas que tomaron en Santo Domingo, para que descansadas dieran mejores crías. Sacaron también de dicha isla, dos bueyes y dos carretas para pasar á la otra mar del Sur, toda la pez, estopa, clavazón, jarcia y mantenimientos «con que se facen las naos en que se ha de facer el descubrimiento...» Episodio digno de figurar en el canto épico, ó mejor dicho, en el poema que espera el género humano se dedique al descubrimiento y conquista del nuevo mundo.

Tras muchos trabajos y venciendo no pequeñas dificultades, acabó cuatro, y en ellos salió para su viaje á 21 de Enero de 1522 con el piloto Andrés Niño, que era el más interesado en la expedición, como consta de la capitulación con S. M. que se firmó á 18 de Junio de 1519, y que no nos atañe en modo alguno.

Pues habiendo caminado Gil González al Poniente, obra de 100 leguas, halló podrida el agua que llevaba para beber, y los navíos tan tocados de la broma, que fué necesario aderezarlos dándolos á monte, y pedir á Panamá (ya se había trasladado á este punto Santa María de la Antigua) lo necesario para adobarlos lo mejor posible.

Las tierras á que Gil González había llegado y descubierto, eran las de Nicaragua: internóse á visitar y recorrer el país, mientras Andrés Niño aderezaba sus naves, bien ajeno de que Pedrarias Dávila, alegando derecho (y justo) á lo que alborozado recorría Gil González como primer descubridor, preparaba fuerzas en Panamá para ocupar á Nicaragua.

No nos toca de esto sino decir que en 1524 salió Francisco Hernández de Córdoba, capitán de la guardia de Pedrarias, *con la armada* que este le dió, pues estas construcciones navales del pueblo astillero hecho en el golfo de San Miguel, es lo que directamente nos atañe.

Por este mismo tiempo discurría hacia el Sur del Pacífico el verdadero descubridor del Perú, Pascual de Andagoya, como en el segundo tomo dejamos dicho. En qué clase de buque hizo este viaje Pascual de Andagoya, no lo sé: quizá no sea dificil hallarlo en la «Relación de las Provincias de Tierrafirme, Río de San Juan y el Perú por el adelantado Pascual de Andagoya,» que yo no puedo detenerme á investigación tan secundaria, pues lo principal ya consta y es la testificación de un buque más en las aguas del Pacífico en 1524, si no fué alguno de los bergantines de Balboa.

Una noticia verdaderamente curiosa he visto acerca de estos bergantines en la Colección de documentos inéditos que de Nicaragua, Costa Rica, etc., públicó en 1883 el Sr. D. Manuel M. Peralta, ministro plenipotenciario de Costa Rica en esta Corte: y es que, «dos navíos del alcalde mayor de Panamá, Gaspar de Espinosa, los mandados hacer por Vasco Núñez en las Perlas, llegaron en 1519 á lo que en Nicaragua se llamó después Golfo de Nicoya.»

Una caida retuvo á Andagoya tres años muy mal parado: Basurto, á quien Pedrarias ofreció la prosecución de lo emprendido por Balboa y continuado por Andagoya, murió en Nombre de Dios, cuando iba á la Española por recursos.

En esta coyuntura fué cuando se presenta-

ron á Pedrarias los tres socios de quien dimos larga cuenta en el citado segundo tomo. De qué recursos navales dispusieron, y lo que merced á ellos creció la industria naval en las enfermizas playas de Panamá, es lo que vamos á transcribir, teniendo á la vista muy auténticos documentos.

El primero[4] nos dice, que el primer día de trabajo, pasada la Pascua del Espíritu Santo de 1524, se empezaron á hacer dos navíos á costa de los tres socios, y que se emplearon diez meses en construirlos. Durante este tiempo ganaron los carpinteros y otros maestros que entendían en la obra, dos pesos de buen oro al día, y de comer.

Otro documento hecho, como el anterior, ante escribano, dice «que para ir á descubrir por la mar del Sur Levante, hicieron á gran costa dos navíos, uno grande, otro más mediano. Limita esta declaración un testigo, con esta apostilla: «uno lo hicieron de nuevo, otro adobaron ó casi lo hicieron de nuevo.» ¡Tanto monta para el caso!

El códice CXX de la Bib. Imp. de Viena, contiene la «Relación de los primeros descubrimientos de Francisco Pizarro y Diego de Almagro: en ella se dice que partieron en el año de 25 (1525) con dos navíos de cuarenta y setenta toneladas, y un bergantín pequeño.»

Hay otros documentos que atestiguan que este bergantín fué uno de los construidos por Balboa, y también lo hay que dice, que ayudó á la construcción de ellos, Alonso Martín de Don Benito, el primero que bajó á las orillas del Pacífico, cuando fué descubierto por Balboa.

Lo que más en claro parece sacarse de esta divergencia de testimonios, es, que efectivamente fueron tres los buques de que ya en una ocasión, ya en otra, se sirvieron Pizarro y Almagro en sus continuos viajes de ida y vuelta, hasta que descubrieron á Túmbez.

Los dos fabricados de nuevo en Panamá, y el tercero, que era el bergantín dicho, hecho casi de nuevo.

Poco feliz ha estado el moderno historiador de Quito, Dr. D. Federico González y Suárez, al llamar en la pág. 14 del segundo tomo de su Historia general del Ecuador, *miserable flotilla* á esta que descubrió su patria. Pues si bien es verdad que el mejor de los buques de ella solo medía 70 toneladas (¿qué es esto hoy al lado de vapores de 10.000?) éslo también que no la tuvieron por tal, sino por espléndida, los que la vieron.

Fuera del gran gasto que ocasionaron los cascos por lo subido de los jornales, los hubo también, y muy crecidos, en lo demás, pues «todos los aparejos de los dos navíos mayores

se trajeron de la mar del Norte á muy gran costa.» [5]

El historiador no debe apreciar nunca las cosas en su valor absoluto, sino en el relativo. Y si á Pizarro y á Almagro, como el citado historiador dice, se les había mostrado hasta entonces tan ingrata la fortuna, que «todo el caudal de entrambos era un corto número de esclavos indios, y una pequeña extensión de tierras malsanas», loa y grande merecen estos conquistadores atrevidos, por la clase de buques que hicieron y armaron, nada miserables para entonces ni para aquellos sitios. Y si en el malparado bergantín de Balboa, que era el menor, mete el Sr. González y Suárez, aunque me parece se equivoca, 80 hombres (pág. 14) ¿cómo había de ser miserable el resto de la flotilla?

No he de seguir paso á paso (¿quién lo sufriría?) las construcciones navales que se llevaron á cabo ya en Panamá, ya quizás en el puerto de Realejo de Nicaragua; pero tampoco he de dejarlas todas inhumadas en el panteón de nuestro Archivo de Indias, ó en cualquiera de sus sucursales, como son hoy, entre nosotros, las colecciones de documentos inéditos que de vez en cuando se publican.

Dos buques tenían en astilla los capitanes Ponce, Soto y Compañón, cuando Pizarro fué á

España á negociar lo de la conquista del Perú, como dijimos en la primera página del tercer tomo.

La confirmación de esto, nos ha dado más noticias de la industria naval en 1529. Porque escribiendo á S. M. el licenciado Francisco de Castañeda desde Nicaragua, á 30 de Marzo de dicho año, le decía así: «Andan al trato de esta tierra á Panamá cinco navíos que son, el uno de V. M. y el gobernador de Tierrafirme; é el otro del contador Alonso de Cáceres é otros compañeros, é otro del gobernador Pedrarias, é otros dos de los capitanes Pizarro é Almagro (¿los de Espinosa?), é otro tienen hecho aquí para echár al agua, los capitanes Soto é Hernán Ponce.»

El mismo licenciado Castañeda avisa al Emperador del deseo que algunos tienen de hacer navíos en Nicaragua, para irse en ellos al Perú, que empezaba á ser en 1529 la tierra de promisión de los que, fuera de él, padecían persecución por la fortuna. «Algunos quieren hacer navíos diciendo que quieren ir á descubrir por la mar á esa costa del Perú é Tacámez é Túmbez, ques la tierra que Pizarro é Almagro descubrieron: yo lo contradigo por dos cosas: lo uno porque esta tierra (de Nicaragua) no está bien calada, ni visto todo lo que en ella haya...; lo otro porque aquella costa se ha de

descubrir é correr toda por el gobierno que V. M. allí toviere.»

En otra carta de 5 de Octubre de este mismo año de 1529, descubre á S. M. todas las trapacerías de Pedrarias Dávila para impedir las construcciones en Nicaragua: es documento de algún interés, porque demuestra el que tenían los españoles, en fecha tan remota, en llevar adelante sus fábricas navales; dice así:

«El gobernador ha escrito á V. M. diciendo que hace navíos para descubrir por esta mar del Sur: es burla lo que ha escrito, porque no quiere hacer sino un navío para traer á sus fletes y ganancias de aquí á Castilla del Oro, como hizo otro estando en Panamá, que no le ha ocupado ni ocupa en otra cosa sino en andar á fletes. Sólo lo hace (el escribir diciendo que hace navíos) á fin de sostenerse en la gobernación diciendo que hace armada para servir á V. M.; antes ha estorbado y estorba á los capitanes Hernán Ponce de León é Hernando de Soto, que aquí están, que no hayan hecho cuatro ó cinco navíos que pudieran haber hecho aquí (Nicaragua)...; é porque no haya más navíos, que hicieron uno, el mayor que en esta tierra se ha hecho, y sabe el gobernador que los dichos capitanes han enviado á suplicar á V. M. les dé licencia para descubrir por este mar, les ha tomado y toma los

carpinteros para que no hagan los navíos, diciendo que él quiere hacer navíos, y se los ocupa en hacer un bergantín, todo á fin de embarazar que no hagan navíos, etc.»

No fué por tan mal camino Pascual de Andagoya, el cual, vuelto ya de España en 1539, y estando de gobernador en Panamá, mandó construir tres navíos y dos bergantines, en los que volvió de nuevo á sus antiguos descubrimientos.

Domingo de Soraluce y Pedro de Gregorio enviaron un navío con Francisco Pizarro cuando fué ya directamente á la conquista en 1532; de otros dos buques, uno de ellos propiedad de Almagro, se nos habla en la información hecha en Panamá en 13 de Abril de 1531 á petición de este conquistador.

Embarcados fueron desde Nicaragua á encontrar á Pizarro, que ya estaba en las playas ecuatorianas, Belalcázar y sus compañeros (1); Riquelme y otros oficiales reales se unieron á Pizarro en Coaques, yendo por mar á este punto desde Panamá: dos navíos llevó Hernando de Soto á la isla de Puná con tropas y caballos, y embarcada llevó Almagro su gente de á pie y de á caballo, cuando fué á unir-

(1) Dos buques da á estos exploradores el Sr. González y Suárez.

se con Pizarro, á quien halló en Cajamarca.

Y aunque en otro sitio de estos *Estudios* dí noticia de los aprestos marítimos de Almagro, cuando decía que iba en socorro de Pizarro, repetiré de nuevo aquí lo extrictamente necesario, que es fácil no tengan los lectores todos los tomos publicados. «...Para ello ha hecho (Almagro) un navío, el mayor que se ha hecho en esta mar, porque es navío que lleva 40 caballos, y podrá llevar más de 200 personas de españoles é indios: es de las buenas piezas que se han hecho aún en la mar del Norte... ha reparado otro navío que tenía ya muy al cabo, y fletado otro en 1800 pesos; por manera que lleva tres navíos los mejores y más bien aderezados que se han visto en esta mar,» etc.

¿Qué diré de aquellos dos navíos que Gabriel de Rojas preparaba en Nicaragua para llevarle 200 hombres al Conquistador y descubridor Pizarro?

¿Que de los seis buques que en el puerto de Paita esperaban su permiso para hacerse á la vela, cuando pensaba subir ó acababa de subir á Cajamarca? «Visto por el gobernador que sus navíos que estaban en el puerto de San Miguel (de Piura), no se podían sostener, y que dilatando su partida, se perdieran, y los maestros dellos que á él vinieron, le habían requerido que los pagase y los despachase, el gobernador

hizo ayuntamiento para despacharlos, y para hacer relaciones á S. M. de lo sucedido».

Cabe en lo posible que alguno de estos buques se hallara en más de un viaje de los que aquí tan solamente apuntamos: pero aunque así sea, no se puede negar que en 1532 la industria naval en el Pacífico, por lo que al Perú, Tierrafirme y Nicaragua hace, había tomado incremento muy considerable, el cual, aumentando sin cesar con el transporte de gente que de los demás países de América y España pasaban al imperio de los incas, y con las muchas mercaderías que á él se llevaban, creció tanto, que escribía el licenciado Espinosa al Emperador desde Panamá en 1533: «Aquí se hacen otros cuatro navíos grandes para la contratación del Perú. Pasan ya de 30 navíos los hechos en este mar (del Sur); no cuento muchos barcos y bergantines.[6]

Guarda esto perfecta conformidad con lo que el Cabildo secular de Panamá decía á la Emperatriz el 12 de Febrero de 1536: «Desde principios de Enero hasta ahora, (esto es, en poco menos de mes y medio) han salido del puerto de esta ciudad, pasados de 12 navíos cargado de gente, bastimentos y caballos.»

Singular empeño de los españoles europeos residentes en América ó España

por el fomento de la industria naval en el nuevo mundo.

Abrumaría la atención del lector si me pusiera exprofeso á buscar datos con que autorizar la verdad que encierra el epígrafe del capítulo.

En las islas como en el continente, en el Pacífico como en el Atlántico, en la zona tórrida como en la templada, donde quiera que en el nuevo mundo posó su planta el español europeo, allí quiso ver fábricas de naos.

Si un golfo, si un río, si un bosque crecido á sus orillas daba sombra, si alguna aromática resina barnizaba al escurrirse los troncos de añosos árboles, si el *agave tuberosus*, vulgo maguey, crecía por allí resguardado su pie de aguzadas pencas, el atrevido conquistador sacaba de todo esto maderas y brea, jarcias y estopas para su inmejorable astillero.

Desde los mismos días de la conquista hasta fines del décimo octavo siglo, esta idea de construir toda clase de naves en las costas americanas, estuvo viva, encarnada en gobernantes y súbditos, en militares y comerciantes, entre seculares y eclesiásticos.

Ni el rey, ni el lento pero discreto Consej

de Indias, opusieron jamás óbice alguno á dotar la inmensa extensión de las costas americanas de cómodos astilleros, aunque de vez en cuando no faltara en la memorable Casa de la Contratación de Sevilla ó en el Consejo, quien opinara ser más acertado hacer en España muchas de las naves que necesitaban los audaces pobladores del mundo transmarino.

Estos apuntes recogidos y colectados para que den idea de lo que el gobierno español fomentó en América la industria naviera, pondrán al tanto á quien los lea, de que rara vez prevaleció otro criterio en las Juntas donde se trataron estos asuntos. Que si un espíritu de mezquindad y monopolio naval hubiera regido las determinaciones del Consejo, optando siempre por la negativa respecto á construir en Indias, ni se hubieran pedido tantos permisos por los gobernadores para poner fábricas, ni el Consejo hubiera preguntado tanto y tantas veces acerca de ponerlas y verlas de sostener, ni los particulares remitido á España la muchedumbre de informes que obra en el Archivo de Indias acerca de este asunto.

Trato aquí solamente de poner claro de toda evidencia, que los españoles europeos, y no excluyo á los criollos, trataban de establecer astilleros donde les parecía había buen aparejo para ello, con toda naturalidad y llaneza, sin

que se les pasara por las mientes que en su propuesta iba encerrada cosa alguna ofensiva á la majestad terrena, ni perjudicial al país, sino, al contrario, á todas luces provechoso.

Que de este mismo espíritu creían, y con razón, animados al Rey, al Consejo y á toda autoridad que en ello pudiera intervenir, lo va á probar ahora la no escasa copia de documentos que alego de todas partes de América.

El capitán Gil González Dávila, de quien ya hicimos mención, y que fué uno de los que más trabajaron en la conquista y pacificación de Nicaragua en tiempos que Pedrarias Dávila era todavía gobernador de Castilla del Oro, escribía así al Emperador Carlos V: «En la costa del Sur hay dos hermosos puertos para hacer navíos; y demás desto, hay mucha madera y encinas como las de Castilla, y muchos cedros, y los indios dan nueva de pinos, y yo ví y tuve mucha tea de ellos.» Así en el primer cuarto del siglo XVI.

El hijo más querido del Almirante, D. Fernando Colón, proponía en 1536 que se fabricaran buques en el continente americano y en las islas. He aquí sus mismas palabras: «Que se hagan en Nombre de Dios dos bergantines ó pequeñas fustas, y en San Juan (Puerto Rico) otro par, y las tengan á punto y so techado, porque en el mar no se coman de la broma.»

Palmaria verdad es, que D. Fernando no sólo abogaba por la instalación de dos astilleros, sino por la de atarazanas juntamente. Si fijamos nuestra consideración en los puntos designados por D. Fernando Colón para la construcción y conservación de los buques que propone, se echará de ver que eran sumamente estratégicos para contener las correrías de los piratas franceses, que empezaron á poco á infestar los mares de las Antillas y el del Norte.

Don Fray Antonio de Valdivieso, Obispo de Nicaragua, escribía en 20 de Septiembre de 1545 al Consejo de Indias, dándole parte de la pobreza de la tierra, y del buen aparejo que había en ella para las construcciones navales. Su carta, desde Gracias á Dios, dice así: «Con estar pobre aquella provincia de Nicaragua, hay aparejo en ella para ser la más importante que hay en estas partes, porque es llave de la mar del Sur, á la que tiene buenos puertos, y aparejo para poblarla de navíos, como cada día se pueblan.»

Da nuestro Obispo no solo informe de la comodidad para fábricas, sino añade que cada día se hacen buques. Este Obispo, celosísimo del bien de los indios, se hizo odioso á Hernando de Contreras y los suyos, que lo asesinaron.

La representación que sigue, que es del pro-

vincial de los franciscanos Fray Agustín de Zevallos, dirigida á Don Felipe III, no tiene fecha; está tomada de la descripción que este religioso hace de la provincia de Costa Rica, y en ella no faltan datos de interés. Acerca de lo nuestro se expresa de este modo:

«Tiene además esta dicha costa muchos puertos, así en los ríos que son grandes, como en la Bahía del Almirante y Bocas del Drago, fondables y seguros, y sobre ellos infinidad de maderas bonísimas para fábricas de cualesquier bajeles grandes y pequeños, porque hay cedros, laureles, robles, marías y otros árboles conocidos y provechosos para este ministerio, y con certidumbre infalible de que no puede faltar madera aunque dure mil años la fábrica de astillero (esto es, aunque se estén haciendo buques sin interrupción por mil años), que se puede fundar; porque cuando las montañas allí cercanas se vayan gastando, siguiendo los ríos por sus corrientes arriba por más de 40 leguas hasta la cordillera, que es donde se dividen las corrientes de las aguas á los mares del Sur y Norte, pueden echar, ríos abajo, balsas de maderas, que vengan al pie de la obra, sin que jamás pueda haber falta.

»Y es certísimo que tampoco la puede haber en el sustento de la gente, echando en el dicho astillero negros que haciendo milpas... susten-

ten á cuantos allí anduvieren... de manera que aunque los bajeles fueran galeones, salieran por la mitad menos del costo que á V. M. le tienen en España; y la comodidad del paraje es muy á propósito, por ser parte que las más veces que los galeones vienen á Portobelo por la plata y las flotas reconocen esta costa; y era fácil dejar allí los adherentes necesarios, y visitar los Generales la fábrica y ordenar las cosas como convienen, porque está tan cerca de Portotelo, que con razonable tiempo, no hay 20 horas de camino.»

Entre los navegantes que zarparon de los puertos mejicanos para descubrir en la Occeanía, fué uno Fr. Andrés de Urdaneta, grande hombre de mar y buen piloto. Fué á las Molucas y Filipinas en 1565, de orden de Felipe II, y á instancias de este monarca trazó la derrota que debía seguirse para volver con mayor seguridad desde el archipiélago filipino á los puertos occidentales de Nueva España.

Con motivo del viaje que en 1561 debía emprender Urdaneta desde Acapulco hacia el Poniente, nos dejó una instructiva descripción de las circunstancias que concurrían en los puertos de Navidad y Acapulco para la fabricación de naves y otras cosas; tomaremos solo de ella lo que más directamente rece con nuestro

asunto, y la añadiremos unas cuantas noticias biográficas del autor.

«Por razón de que el puerto de la Navidad, que es en el mar del Poniente de esta Nueva España... es tierra mal sana, por lo cual, los oficiales y gentes que residen en el dicho puerto muchas veces enferman y mueren algunos, y en toda la redonda del puerto hay muy poquitos indios, y por estar 115 leguas de esta ciudad, y 180 ó más del puerto de Veracruz, parece que convendría que el astillero que está en el dicho puerto, donde se hacen los navíos para el descubrimiento y navegación de la mar del Poniente, se mude á otro puerto más cómodo y sano, lo uno porque los oficiales que entienden en la obra de los navíos, aunque se les dan buenos salarios, rehusan de ir allá, así por la falta de salud que allá tienen, como porque las cosas que han menester para su sustentamento, como son vino y aceite, y otras cosas de España, valen muy caro, lo cual ha sido causa que haya en la obra de los navíos pocos oficiales, y se haya dilatado en la obra dellos más de dos años... con no ser más de dos galeones, el uno de porte de hasta 250 toneladas, el otro de hasta 200, y un pataxe de hasta 40.» Empieza luego á narrar las ventajas de Acapulco, y aquí lo dejo.

Andrés de Urdaneta no siguió desde su ju-

ventud la carrera eclesiástica: con la armada del Comendador Loaysa salió de la Coruña en 1525, pasó por el Estrecho de Magallanes en socorro de la que este llevó, y llegó al Maluco donde estuvo algunos años con los demás que allí aportaron de la dicha armada. Desbaratada esta, pasó á la India, en compañía de los portugueses, y de la India á Lisboa.

El año de 1538, vino desde España á Méjico, con el adelantado que fué de Guatemala, don Pedro de Alvarado, y en esta tierra, dice Juan Pablo Carrión, de quien tomo estos datos, se metió fraile en la orden de los agustinos.

Carrión no quiso ir con Urdaneta en 1565, porque no pudieron concertarse en la derrota que se había de seguir en el viaje. Parece, pues, que se equivoca D. Martín Fernández Navarrete, al decir que de la expedición de Loaysa sólo Fernando de la Torre pudo regresar á España, y dar las tristes noticias que dió de la inolvidable expedición del Comendador Loaysa.

Carece de fecha el Memorial que el Capitán Juan de la Isla, dió á S. M. acerca de la contratación y navegación entre las Filipinas y Nueva España, pero debe de ser de hacia 1575, y dice así:

«Otrosí: que en la Nueva España, en la costa de la mar del Sur, se hagan seis naos grue-

sas, de buen porte, de hasta 300 toneles cada una, é todas se envíen á las islas.»

No es menos de admirar cómo los españoles (de España) allanaban todas las dificultades, para que nada de industria alguna faltara en el nuevo mundo, y cuán lealmente daban su parecer cuando se les consultaba acerca de las construcciones navales.

El licenciado presbítero de la Madrid, contestando á consulta que el virrey de Méjico don Antonio de Mendoza, le hizo en 1573 acerca de si convendría más negociar directamente entre España y las islas del Maluco por el estrecho de Magallanes, que no por medio de la Nueva España, dice que es mejor esto último; y lo apoya, entre otras razones, con que haciéndose las armadas en la mar del Sur de Nueva España, sería mucha más la utilidad y el provecho para la Hacienda.

«Porque madera, dice, la hay mucha y muy buena así en la costa de la Nueva España como en la de Guatemala y León, para hacer los navíos del grandor que quisieren; aparejos para cables y jarcias, se hacen muy buenos de pita y cáñamo...; será menester proveer de España hierro para la clavazón, y lonas para velas, aunque estas también se hacen buenas en la tierra, y se harían cuantas quisieren, etc.» Permítaseme insistir de nuevo en lo ya dicho.

Es maravillosa la expansión de espíritu de los españoles del siglo XVI y también del XVII, y sobre maravillosa, uniforme; donde quiera ponen ó proponen hacer astilleros, fundir artillería, labrar jarcias y cables, y todo con la mayor naturalidad del mundo, sin pasárseles por la imaginación que las grandes ganancias que en aquellas fechas tenían los comerciantes, podían sufragar cómodamente cualquier aumento de gasto que resultara (si es que resultaba) de obtener cascos, jarcias, objetos fundidos, etc., de la madre patria.

Pláceme ese espíritu en gran manera, y él demuestra que durante la dominación austriaca ó de Austria-España, privada y oficialmente se consideraban las posesiones de América tan unas con la metrópoli, que sólo el mar las separaba.

Nuestro de la Madrid, como en el documento que tengo á la vista se le llama, después de decir en él lo conveniente que sería llevar de España la clavazón de hierro, añade: «Y aun hierro habrá en la tierra (de Nueva España) porque hay muestras de ello.» Con tan poco se contentaba porque dejara de venir de España.

Todo esto se proponía á los virreyes, á la Casa de la Contratación, al Consejo de Indias, al mismo rey.

Pero nada de esto se publica en las historias

americanas, verdaderos embutidos de quejas y diatribas contra el monopolio, como ellos dicen, español en sus colonias de América.

Y qué extraño es que el capellán consultado por el virrey Mendoza tal dijera, si aun en las mismas islas del Poniente, así en las de la Especería, como en otras, quería plantificar un astillero, pues en ellas «se podría hacer navíos del porte que se quisiere, porque hay madera muy buena para ello, é buenos carpinteros, é muchos; que como haya quien dé el gálibus lo demás sabrán hacer muy bien: y hierro habrá también en cantidad, porque hay una isla bien grande donde se labra gran cantidad.»

No eran únicos los comerciantes en estas propuestas; el clero secular y regular tomaba cartas en el asunto, y los magistrados no se descuidaban en comunicar á la Corte lo que á su juicio era apto para la instalación y fomento de la industria naviera. Véase una prueba de ello, que no será non entre esta clase de documentos.

El año de 1578 propuso al rey el Dr. Palacio, Magistrado de Guatemala, que si S. M. lo tenía á bien, él pasaría desde el puerto de Fonseca á las Filipinas para pacificarlas y ayudar en la conquista. Entre las razones que dá para que esta expedición salga de Guatemala y no de Méjico, como las anteriores, es una que pue-

de venir gente de España al puerto de Caballos, que está en el mar del Norte, y pasar directamente á Fonseca, que solo dista del puerto de Caballos 77 leguas; y como muchos de los que se enganchaban en España para estas excursiones, se quedaban escondidos una vez que llegaban á América, tiene cuidado el guerrero doctor de advertirlo, diciendo: «hay en esta provincia más salud (que en Méjico), menos regalos y aparejos para huirse;» y por lo que á nosotros ahora toca, añade: «y mejor y más barata disposición para hacer navíos...: también será menester bronce y maestros para hacer artillería, navíos de todas suertes y galeras.»

Este mismo año de 1578, Andrés Pérez de Ayala, vecino de Méjico, dió un memorial acerca de las ventajas que habría en la Contratación entre Nueva España y Filipinas, haciéndose lo que en él propone. Llegando á nuestra industria naval, dice así: «Algunos navíos de V. M. andan en aquella carrera de las Filipinas muy buenos; y con otros dos que por la orden propuesta en mis memoriales se hagan ó compren en el Realejo, habría suficiente número en que vaya la gente.

»Y porque como tengo propuesto en mis memoriales trato en ellos de las partes y lugares [en] que se halla á muy poca costa gran can-

tidad de jarcia, clavazón y cosas de hierro para navíos, betún para la brea, y otros pertrechos destos, y donde en breve tiempo se hagan bajeles convenientes para aquella mar del Sur y viaje de las Filipinas,» etc.

El licenciado Valverde, presidente de la audiencia de Guatemala, y su congénere el licenciado Palacios, oidor de la misma, sintieron que la sangre les hervía cuando Francisco Drake entró en las aguas de su audiencia. De qué temple eran uno y otro, lo daré á saber cuando toque lo que en Méjico hubo acerca de industria naval y la parte que les cupo en los aprestos hechos para resistir marítimamente al pirata.

Al presente diré que, prendados de su obra, avisaron á S. M. de lo oportuno que sería, no sólo hacer algunos buques en Sonsonate, sino poner allí un astillero.

Así, con motivo del cacao que se exportaba en aquellos tiempos, dicen los togados: «Se embarca en la playa de Sonsonate para Guatulco los zurrones de cacao, y para esto hay *dos ó tres navíos* de particulares que de ordinario van y vienen: ha parecido en esta tierra que V. M. mandase hacer tres navíos de mediano porte de hasta 150 toneladas cada uno, y que sirviesen para este trato». La razón que dá para vencer cualquier repugnancia ó dificultad que

pudiera presentarse para la ejecución, es notable para esta nuestra materia de la industria naval, y dice así: «En esta costa, 14 leguas de esta ciudad, está un estero, del cual sale á la mar una boca de un río que en él entraba, y en aquel tiempo se hicieron 20 navíos, porque es el mejor astillero que hay en estas costas de esta mar del Sur, de Perú y Nueva España: porque los dos que hay que es en Perú, Guayaquil, y en esta costa de Nueva España el Realejo, yo lo he visto, son costosos; de poca madera, y la tienen lejos: y este estero, que ahora lo ví, tiene grandes montes y la tierra llana, y con bueyes y carretas se puede llevar la madera».

Cuando el año de 1585, fué elegido, con maravillosa conformidad de votos del estado eclesiástico, de la audiencia y del brazo militar, el P. Alonso Sánchez, de la Compañía de Jesús, para que como procurador general de Filipinas pasara á las Cortes de España y Roma á dar traza y buena solución á los graves asuntos que llevaba confiados, escribió acerca de las construcciones navales del mar del Sur algunas advertencias que vale se publiquen, y las razones que aduce para que en las Filipinas se forme un astillero.

«*Papel de advertimientos* que dió el P. Alonso Sánchez (de la Compañía de Jesús), sobre

la fábrica de los navíos de la mar del Sur, y de las ventajas que resultarían de que se hiciesen en las islas Filipinas, etc.

»En lo que se pide tocante al fabricar los navíos del mar del Sur, así los necesarios para el Perú, como para las Filipinas, lo que muchas veces he oido platicar allá, y la experiencia que se tiene es:

»1.° Que el hacerse los navíos en el Realejo, ó en cualquiera otro puerto del Perú ó Nueva España, es de grande trabajo y excesiva costa, de lo cual, y de otros inconvenientes que se experimentan no tengo yo que alargarme aquí.

»2.° Que en las Filipinas hay tanto aparejo para hacerse los navíos, tantos y tan baratos, que en el tiempo que se hace acá uno, se puede allá hacer cuatro; y el que en las partes dichas cuesta 50 ó 60 mil pesos, allá costará 6 ú 8 mil; y á este precio se pueden hacer cuantos quisieren de 500 y 600 toneladas, y mayores ó menores á la proporción dicha.

»3.° Que la causa de este barato es haber en las Filipinas grandísima copia de las tres cosas más necesarias para la obra de los navíos: la primera es madera; y de esta hay muchísima en las Islas, y de muchas suertes; pesada y leve; fuerte y blanda, y así para la armadura y tablazón como para curvas y árboles, y todo lo demás.

»La segunda es hierro; y de esta se trae tanto de la China, que de ordinario vale el quintal de á 8 á 10 reales. La tercera es oficiales de carpintería y herrería; y de estos lo son los más de los indios. También hay allí mucha brea y aceite de cocos, y lo demás necesario para el calafatear y para todo.

»4.° Es cosa muy llana y averiguada que en nuestras Islas hay grandísima abundancia de plomo, y junto á Manila hay un cerro de metal campanil todo él; y los españoles hallaron gran suma de versos y artillería. Los indios fundían en su tiempo, y aunque son fáciles de beneficiar todos los metales necesarios para ellas y para los navíos, mas ninguno acude á ello, porque el gobernador dice que no tiene orden para gastar nada en esto, y los particulares no lo quieren hacer. Yo he visto andarse muchas veces en esta contienda, en lo cual S. M. ordenará lo que más conviniere.

»5.° Solamente será necesario se envíen de España algunos oficiales para guía é instrucción de los naturales, y para dar el gálibo á los navíos; y lo mismo para las herrerías, y para la fundición de artillería; que con haber algunos y muy pocos de estos (oficiales), los indios tienen mucha destreza y facilidad para todo, y aun ellos mismos se irán haciendo oficiales.

»6.° Es menester que se mire y pondere mucho, que una de làs causas por qué los navíos allá salen tan baratos, es porque á los indios se les paga tan poco, que todos juzgamos que se les hace muy notorio agravio; porque no se les dan sino á cuatro ó cinco reales cada mes, sin comida ni vestido, y mal y tarde pagados: yo descargo mi conciencia y cargo la de S. M. y de sus Ministros con avisar; que si se tomare de propósito el mandar que allá se hagan los navíos, se tome también el mandar con muchas veras que se les pague lo justo y razonable, y que se les vaya dando como fueren trabajando; porque en esto, todos los que gobiernan, y los oficiales y sobrestantes hacen gravísimos y lastimeros agravios á los naturales, sacándolos á palos de sus casas y sementeras, y haciéndoles que vayan á cortar la madera, y arrastrarla, y traerla al astillero y labrarla etcétera, muchas veces sin dejarles ninguna ayuda para comida, ni instrumentos, ni para dejar á la mujer y hijas y casa, de la cual los ausentan por muchos días y aun meses en estas y otras obras, en lo cual se le siguen á S. M. muy mayores daños en que se muera la gente y se despueblen las tierras, y muchas se alteren y levanten como lo hacen; y salirle un navío á S. M. en mil pesos más ó menos, supuesto que es justo, es de poca consideración

y á los indios les es su vida, y remedio y sosiego.

»7.° Para mayor descargo de mi conciencia, y de la de quien esto tratare, digo, que una tasación que un gobernador hizo allá á su gusto, de que se den al indio solos 4 reales al mes, la cual todos la tenemos por injusta, y se ve claro que lo es, debería S. M. mandar, que para justificarla se juntasen el gobernador y oficiales y algunos encomenderos, y el Obispo y algunos religiosos, y miradas bien y cristianamente las cosas, tasen el jornal para estas y otras obras, según la calidad de los oficios ó trabajos.

»Por experiencia tenemos que á donde les pagan lo justo, ellos se convidan, y á donde no, se huyen y encaraman; y más trabaja un indio gustoso, que seis forzados; y bien sabemos y sabe toda aquella república, que los pueblos de donde los españoles sacan indios para sus obras echan derramas y repartimientos cada vez, para satisfacción de los que van al trabajo, por ser claro el agravio y daño que reciben de no pagarles más de los 4 reales, y este agravio le reparten en todo el pueblo, que le tienen por mucho mayor yugo que los tributos.»

»*De lo que toca á la jarcia y anclas.* — Lo imero todos dicen y saben que el llevarse jarcia de acá de España y desde la Vera-

cruz á Acapulco por tan largos y dificultosos caminos es de excesivo trabajo y costa, y para evitarla y que hubiese la provisión necesaria, que ahora no la hay, no solo para los navíos de las islas, sino para los del Perú, y todos los de aquel mar del Sur, parece que S. M. debería mandar ejecutar lo que de las Islas piden, de que se dé orden como haya algunos labradores, porque estos podrían sembrar cáñamo, para lo cual hay allá muy buena y apropiada tierra, porque donde se hace el arroz que requiere tanta agua y es más delicado, muy mejor se hará el cáñamo, y también la tierra de sí comunmente arroja una yerba que llamamos zacate á manera de carrizo muy vicioso, y semejante al cáñamo; y la semilla se podría llevar de acá envuelta en salvado muy enjuto, ó de otra manera que la preserve.

»Lo segundo, que supuesto que esto es necesario, y en que tanto dinero se ahorraría, sería menester que al labrador ó labradores que lo tomasen á cargo se les diese algunas ayudas y favores, ó que hiciese á cuenta de S. M., pues es negocio propio suyo, porque ningún particular á su riesgo quiere ponerse á pruebas tan costosas, y los que lo podrían hacer no tienen caudal para comenzarlas, y el que lo tiene como el mercader ó encomendero, no quiei meterse en esos cuidados ni trocar lo cierl

por lo dudoso, y así sería necesario ayudar al que hubiese de comenzarlo y hacerle libre de cualquiera otra ocupación y trabajo de guerra ni de paz, y que al gobernador se le mandase tomase esto muy á pechos, ó por medio de otros, ó á cuenta de S. M. como está dicho.

»Lo tercero que cuando esto no se hiciese, ó no saliere bien, parece á los de allá, que S. M. debe mandar que de la India se traigan á las Filipinas esclavos que sepan hacer jarcia, ó á lo menos oficial ó oficiales que la hagan y enseñen á los esclavos que de allá se trajeren, los cuales allá se compran tan baratos, que costará treinta ó cuarenta pesos el que en Méjico vale 300 ó 400, y con ellos S. M. ahorra mucho de lo que todo el año gasta en ordinarios jornales de indios, los cuales ni saben de las cosas de mar y navíos gruesos, ni son para tanto como los de la India; y fuera de que estos esclavos acudirán á todas las obras, y jornadas, y provisiones de los almacenes y navíos en que se ahorran tantos jornales, se criarán dellos calafates, y herreros, y aserradores y otros oficios que le cuestan á S. M. por año á 400 y á 500 pesos de salario cada uno; y por ser esto tan importante, piden en otro memorial la Audiencia y oficiales á S. M. mande que se traigan de la India ~00 esclavos, para los efectos dichos y para tros.

»Lo cuarto que parece, que si los materiales que hay en las islas para jarcias de anabo, que es como cáñamo, y de bejuco, que es como mimbre muy correoso y suelto, y de corteza de coco que son como cerdas, no fuese suficientes, ó no saliese bien, lo último y mejor, y más barato que allí juzgan, es traer la jarcia hecha, ó la cuerda para ella de la India, y las anclas también, para lo cual se ha de procurar que haya el viaje de fragatas ordinario de Manila á Malaca, de que holgarán mucho, ansí portugueses como castellanos, por las muchas cosas que se pueden comunicar de una parte á otra, y á S. M. le importa; así para que de Malaca se traiga salitre, estaño, esclavos y otras cosas y provisiones, como para que las islas interyacentes por esta ocasión se reconozcan más, y aun la haya de que se allanen, y por respeto de la unión necesaria entre castellanos y portugueses, y por otras más graves y de importancia.

»Lo último que me parece advertir en este papel es, que conviene mucho que todo el dinero que S. M. mandare llevar de la Nueva España para estas obras, de tal manera y con tales prevenciones vaya consignado para ellas, que por ninguna vía ni ocasión puedan el gobernador y oficiales gastar algo de ello en otras sino que como la obra se fuere comenzando, se

vaya desde luego pagando á los que la hacen, porque se hará doblada y mejor, y sin inconvenientes; que los oficiales reales ó cualquier otro á cuyo cargo estuviere, tenga obligación á dar y enviar acá á S. M. la cuenta de todo muy por menudo, y de cómo se gastó en aquello para que se envía.

»Esto es lo que se me ha ofrecido acerca de esta materia, así de lo que allí he visto, como de lo que he oído muchas veces platicar.—Alonso Sánchez.» [7]

En los puertos septentrionales de la América del Sur, jurisdicciones de Santa Marta y Cartagena principalmente, se repitió lo que en todas partes: informes de la facilidad, de la baratura, de la conveniencia de fabricar en ellos las embarcaciones necesarias para guardar aquellas costas tan castigadas de corsarios.

El informe del gobernador de Cartagena de Indias, Pero Fernández del Busto, dado en 1577, dice así en su párrafo principal: «Dice V. M. informe si se podrían hacer en estas partes galeras, y si hay madera para ello. Respondo á ello, que en la villa de Tolu, pueblo de esta gobernación, hay maderas muy á propósito para ellas, que es cedro, y los navíos que de esta madera *se hacen*, aunque zozobren no se van á fondo, sino quedan entre dos aguas, por ser madera ligera. Hay un maestro en

aquel pueblo que las sabe hacer, y las ha hecho en Levante, y que enviando V. M. otro que le ayudase, las haría breve.»

El siglo XVII, fué en España el de los grandes proyectistas. Ibamos por la pendiente de nuestra ruina con movimiento doblemente acelerado, y los reparos que se arbitraban para impedirlo, lo que daban las cabezas de los arbitristas, tanto de Indias, como de España.

Puede ser que se presente ocasión más adelante de sacar á luz las originalidades, y tengo buen acopio de ellas, que discurrieron aquellos hombres, para que v. g., sin costar nada á S. M., domine los mares con 50 gruesos galeones, para que tenga la monarquía un ingreso de 25 por 100 sobre lo que tiene, pagándose para ello un 66 por 100 menos de lo que se cobra actualmente, etc., etc.

Los Sanchos de Moncada, los Caxas de Leruela, y mil más, como el maestro Júdice, inventaron cosas peregrinas; y en América no les fueron á la zaga los Villalobos y Garavitos, los Fernández de Gamboa y otros muchos, cuyos proyectos no doy muy especificados para no alargar demasiado esta materia sin utilidad alguna, ya que sabemos la idea que los informa á todos. Tocaré, sin embargo, algo de algunos, y citaré el resto á vuela pluma.

Sea el primero de todos la certificación que

dió el capitán Andrés de Garnica sobre las buenas cualidades del puerto de Santiago de Cuba para astilleros y fabricar todo el número de galeones que se quisiere. Dice en ella, que sus montes son muy abundantes de las mejores maderas de las Indias; que se pueden conducir al puerto de todo el distrito por mar y por tierra; que es muy fondable el sitio para las construcciones, y que está de la ciudad sólo un tiro de mosquete.

Propuso en 1625 D. Luís Garavito de Aguilar, los «medios de mantener escuadra y construir bajeles en las Indias Occidentales,» y cinco años después, ó sea en 1630, Diego López de Guitián y Sotomayor instaba sobre lo mismo concretando á seis el número de galeones que á su juicio, se debían fabricar cada año en diversos puertos del Atlántico que baña la parte oriental del nuevo mundo.

Dejo gran parte de lo que dice Garavito, y de lo escrito por López de Guitián, pondré tan solo, que recomendaba mucho algunas mejoras en la construcción de los galeones americanos, «porque el galeón que sale corto de quilla, es muy tormentoso á todo trance, y de ordinario, con las grandes cabezadas que dá, se desarbola. Pronto veremos á Guitián pidiendo hábitos de órdenes militares por construir buques en América.

Oigamos á Garavito, siquiera unas palabras: «Tenga V. M. 30 galeones fuertes y buenas: esta fábrica se servirá V. M. de mandar hacer parte en la Española, parte en Puerto Rico, y otras partes donde yo advirtiere de las Indias, porque fuera de hacerse á menos costa en ellas, las maderas son mucho mejores, y para el efecto de incomparable fortaleza», etc.

Va corriendo el tiempo sin decaer en lo más mínimo el deseo de las construcciones navales en América.

Ahí está si no el Memorial dado en 1664 por Luís Fernández de Gamboa, demostrando la utilidad de establecer un astillero en el puerto de Sagua, al N. de la isla de Cuba.

Salto á 1677, y me encuentro con el que fué después Marqués de Varinas, con D. Gabriel Fernández de Villalobos, consumado proyectista de siempre, el cual, en la fecha dicha, propuso al Consejo de Indias, como medio eficacísimo de dar alguna vida á la isla de Santo Domingo, lo que copio:

«Para que esta población vaya en aumento, necesita V. M. poner un astillero de navíos en esta isla; pues supuesto que V. M. los fabrica en Holanda, y tienen el mismo costo, aunque no la bondad de la madera de las Indias, lo que se gasta hoy entre los vasallos extraños, se quedará entre los propios, y por este medio

gozarán de la opulencia que hoy no pueden, por no tenerla, y á la imitación de esta fábrica se alentarán los de otros puertos de Indias á ir á fabricar á aquel astillero, viendo que hay oficiales en abundancia: y en adelante se podrá fabricar para V. M. todos los años una ó dos escuadras, y no se necesitará de más astilleros que los de las Indias y Vizcaya.»

Don Bernardo Tinajero, siendo secretario del Consejo de Indias, propuso en 1713 que en los astilleros de la Habana se fabricasen diez bajeles, para restablecer con ellos la antigua escuadrilla de Barlovento, y la de la Guardia de Flotas y Galeones. Este proyecto fué aprobado.

Por que se hicieran buques en América abogó D. Juan de Zayas Bazán, en el proyecto que presentó en 1750 para construir en diez años 20 bajeles en el puerto de Sagua, perteneciente á la isla de Cuba ó gran antilla. Y con más calor aún y antes que él, el Sr. Carbajal y Lancaster, ministro que dirigió en buena parte la política de Fernando VI. Copiaré dos párrafos de su testamento político, obra escrita en 1745, y daré por concluída la materia.

«Así que se haga la paz, conviene destinar fondos para fábricas de navíos; y para no hacer ruido ni dar recelos, poner quillas en diferentes astilleros en Europa, y en todos los de América de uno y otro mar, y despreciar una opinión

necia que está recién nacida, de que no conviene hacer navíos en América. Esta es sugerida con mala intención, y admitida con buena voluntad ignorante. Cuídese de que allá y acá se escoja bien las maderas, de que sean bien curadas y cortadas en sazón; y cuando no fueran tan buenas, bastaba la razón de que no se apurasen las de acá, para que allí se debieran fabricar muy muchos.» [8]

En el otro párrafo especifica algo más el asunto y lo amplía considerablemente de este modo:

«La marina de Indias, en tiempo de paz, lo que debe siempre hacer es fabricar navíos en los astilleros para la armada del Rey, enviando buenos constructores; y aunque de meses á esta parte se dé en decir que no son tan útiles los navíos fabricados allí, es un error detestable; siempre lo han sido y lo serán, y esto que promoverán algunos con sacrílega malicia, lo apoyan otros con sanísima ignorancia.

La experiencia de los siglos tiene manifestado que los navíos de la Habana tienen doblada vida que los de España, y los de Guayaquil doblada vida que los de la Habana: y si hay algún defecto en alguno hecho con aceleración, y cortando en mala sazón las maderas, en haciéndolo con sosiego, no se hallará.

»Aunque los jornales son más caros, en lo

mucho que trabajan allí los obreros, en la fácil conducción de las maderas, y en el ahorro del flete y conducción del dinero á España, sale la cuenta con ventaja.

»Y si como ha propuesto el gobernador de la Florida, se pueden sacar de allí arboladuras, mucho mejor que estas las hay en Guayaquil, donde es también la construcción precisa y en conveniencia, por la jarcia que se hace en el reino de Chile, que no dista de allí.

»Lo que fuera conveniente, era enviar hombres que supieran hacer brea, que es tan precisa y cuesta tanto en Indias, habiendo tanta facilidad por los inmensos pinares, añadiéndose la ventaja de lo que se sanea y alijera el pino sacándole bien la resina, de que se hace la brea.»

Está visto, me parece, que no se anduvieron cortos ni los españoles europeos, ni los criollos, como el Sr. Carvajal y Lancáster, en abogar por las construcciones navales en América.

Quédanos ahora por dilucidar un punto de la mayor importancia, y que en pocas palabras puede cifrarse de este modo: ¿La gran benevolencia de España acerca de lo mucho que fomentó las construcciones navales en toda América, fué virtud ó necesidad?

Respondo que, á ciencia cierta, no lo sé. Creo

que hubo algo de ambas cosas, ó mejor dicho conveniencia de ambas partes.

La cuestión así planteada, es claro que no pertenece á este sitio; pero no es ajeno á él probar dos cosas á los americanos: 1.ª, que sus maderas para fábricas navales, no eran, en general, tan superiores como se imaginaban. 2.ª Que durante los siglos XVI y siguientes, por lo menos, hubo en España materiales buenos y abundantes para haber hecho en ella cuantos buques necesitara.

Acéptese, ruego, por probada la primera proposición, pues á corto rato se verán las pruebas de ella dadas por americanos. Entremos en la segunda, y entremos abreviando lo posible. Los buques españoles llevados á Flandes é Italia durante los reinados de los Reyes Católicos, los muchos que se prepararon, y fueron y vinieron de Cádiz á las Antillas y viceversa recién descubierto el nuevo mundo, ¿dónde se habían hecho? Sin duda que en España, y no con materiales traídos, en cantidad, de fuera de ella.

Carlos V no tuvo guerras navales de importancia, y á esto se debió que no hubiera necesidad de hacer talas inconsideradas en España, merced á lo cual, sus bosques se conservaron sin detrimento notable acerca de las maderas de construcción.

Su hijo Don Felipe II, guerreó más por mar que por tierra, siendo mucho lo que sobre este elemento guerreó: ¿qué número de buques necesitó para sus expediciones á Africa, Holanda, Lepanto é Inglaterra? Dios lo sabe, que á los hombres sería dificil averiguarlo.

El comercio durante el reinado de este Príncipe estuvo muy floreciente, y lo mismo en el de su padre Carlos V. El maestro de fábricas Tomé Cano, que tenía muy buenas razones para saberlo, dice: «El año de 1586 había en Vizcaya más de 200 naos que navegaban á Terranova por ballena y bacalao, y también á Flandes por lanas: en Galicia, Asturias y Montaña, más de 200 pataches que navegaban á Flandes, Francia, Inglaterra y Andalucía: en Portugal (que en esta fecha era de España) más de 400 naos de alto bordo, y más de 1500 carabelas y carabelones: en Andalucía más de 400 naos que navegaban á la Nueva-España, Tierrafirme, Honduras é islas de Barlovento, Canarias y otras partes, cargadas de frutos y mercaderías de estos reinos.»[9]

Y como todos estos buques se habían fabricado en los astilleros españoles, no sé que razón más convincente pueda darse de la abundancia de materiales de construcción en nuestra España que esta, como no sea la cédula de Carlos V de 1553, fechada en Valladolid á 6 de

Julio, y refrendada del escribano Mármol, por la cual, accediendo el Emperador á los deseos de los vascongados, prohibe que en sus astilleros se construyan buques para los que no sean naturales de los reinos de España. «Por cuanto Antonio de Abalia en nombre de la muy noble é leal provincia de Guipúzcoa, nos hizo relación diciendo que muchas personas extranjeras de los nuestros reynos hacen naos en las villas é lugares é puertos de mar desa provincia, y del Condado é Señorío de Vizcaya, y ansí mismo los naturales de esa dicha provincia y Condado hacen para los d.chos extranjeros, de donde había resultado mucho daño á la dicha provincia y Condado y á Nos deservicio... pues se consumían los montes de esa tierra... nos suplicó mandásemos prohibir y defender que ningún extranjero pudiese hacer nao en esa dicha provincia y Condado, ni nuestros súbditos las hiciesen para los dichos extranjeros,» etc.

En los reinados de los reyes Felipe III y IV, los astilleros de Cuatro Villas y otros muchos del Norte de España, no pararon un momento de fabricar galeones para la corona, y á veces por docenas, sin dejar, por supuesto las fábricas particulares.

Quien tenga gusto y paciencia para enterarse menudamente de ello, tome en la mano e legajo 3.° (nada flaco), de la Colección Varga

Ponce, y leáselo sin perder documento alguno. Voy yo á tomar de entre ellos el 78, que se dice hallado entre los papeles del Duque de Alba, el viejo, manuscrito que D. Ramón Cabrera prestó á Vargas Ponce, y que da idea bastante exacta de la facilidad con que se aprontaban buques en España en las fechas que en él hay:

«*Año de* 1625.—Se tomó asiento con D. Martín de Arana para la fábrica de seis navíos, á entregarlos en cierto término acabados y aparejados.

»El reino de Galicia ofreció servir con seis navíos en el término de diez meses. La fábrica de ellos se dió á D. Juan Pardo Osorio.

»*Año de* 1634.—Se obligó D. Martín Carlos de Marcos, en nombre del Marqués de Valparaíso, á la fábrica de ocho navíos.

»D. Martín de Arama (¿Arana?) hizo otro asiento de nueve navíos, de que sólo fabricó tres.

»*Año de* 1634.—Ajustó asiento D. Juan Bravo de Oyos, para fabricar seis navíos.

»El secretario D. Francisco de Quincoces, hizo asiento de 13 navíos fabricados en tres años.

»*Año de* 1632.—Se mandó que en la costa de Cantabria se hiciese un armamento de navíos para andar en corso. Este armamento se encargó también á particulares.»

Todos estos asientos se hicieron en los puertos de España, como dice el documento de que hemos extractado estas noticias.

Es, pues, llano, que en el primer tercio del siglo XVII no podían faltar materiales de construcción, cuando, sin cesar otras construcciones, tantas se emprendían y no chicas, pues de los buques contratados los había hasta de 800 toneladas.

Quiero dar aquí una noticia, que si no tiene grande interés, no deja de tener su poco de curiosa, y es, que en 1609 había en el puerto de Pasajes una especie de matrícula mujeril para coser velas de buques, capitaneada por Juana de Aricabalo.

Las relaciones que en dicho tercer legajo existen, prueban que hasta 1670 próximamente, se hicieron sin cesar buques de guerra en los astilleros del N. de España, y de mucho mayor tonelaje que los anteriores.

Vino la guerra de sucesión, y no se interrumpieron; fué avanzando el siglo XVIII, y necesariamente tantas talas en los montes de Guipúzcoa y otros sitios, tuvieron que hacer sentir la falta de maderas propias para la construcción de vasos de guerra.

Antes que veamos cómo se mudó á otra parte, pero dentro de España, el corte de maderas, parece justo que pasemos la vista por unos

documentos instructivos, cuya conexión con lo que vamos diciendo, conocerá por sí mismo el lector.

«14 *de Octubre de* 1580.—El presidente y oficiales de la Contratación á S. M. (Extracto). S. C. R. M.—Manda V. M. que se junten aqui personas prácticas y de experiencia para que informen donde se harán mejor y á menos costa las galeras que fueran necesarias para la guarda de la costa de Tierrafirme.

»Hicimos juntar las personas que pareció serían para esto más á propósito, y se hallaron en esta ciudad el general Diego Flores de Valdés, los almirantes Francisco de Novoa y Antonio Navarro de Prado, el veedor D. Francisco de Leyva, los oficiales de la Armada real de la guarda de las Indias, Martín Pérez de Olazával, Diego de la Rivera, Esteban de las Alas, y los capitanes Diego de Sotomayor, Cristóbal Monte y Diego Márquez.

»Todos ellos, sin discrepar ninguno, se resolvieron en que de ninguna manera convenía al servicio de V. M. que estas galeras se fabricasen en las Indias, porque serían de tanta costa que con lo que en la una se gastaría, se podrían en estos reinos hacer dos y aun tres, por ser tan costosos los jornales y todas las otras cosas de fierro, brea y estopa, y las demás que para esto son necesarias en aquellas partes,

demás que la madera de aquella tierra no es la que conviene para este efecto por comerse mucho de broma en muy breve tiempo, como se ve en todos los navíos que allá se fabrican, que en pocos días se gastan y pierden de la dicha broma...

»Convendrá que V. M. mande se envíe y tenga allá de respeto mucha cantidad de remos por no haberse hallado en aquella tierra madera de que se puedan hacer útiles; y los que por necesidad y falta de otros se han labrado, son pesados é inútiles, porque con cualquier mar se rompen luego, y dejan las galeras desarmadas.

»Añaden que al pino de España le ataca poco la broma en aquellos mares (querrían decir que le atacaba menos que á las maderas del país), que es la madera que mejor sufre las composturas ó carenas,» etc.

Hay otros muchos informes de personas de autoridad y crédito que concuerdan en todo con lo que en esta consulta se expuso.

Don Pedro de Ludeña en 1595, guardaba quizás un justo medio, cuando diciendo á Felipe II que bastaban ocho galeones y dos pataxes para tener bien guardadas las islas de Barlovento y costas de Tierrafirme, Honduras y Nueva España, escribía:

«Para las fábricas de estos navíos hay en mu-

chas partes de las Indias cedro y roble para tablazón; muy buenas maderas para ligazón, corbatones y llaves, más liviana y de mayor duración, como en la Habana, Nicaragua, Yucatán, Maracaybo, y en Uraba, que es en la provincia de Cartagena, aunque en esta parte será muy costoso por estar lejos de la ciudad, y [cerca] los indios de guerra.

»Todo lo demás se ha de llevar de España; clavazón, jarcia, velas, brea, estopa y árboles; porque los de las Indias es madera muy tiesa, no da de sí, y rompe con facilidad.»

Cupo también á las maderas de construcción que se criaban en el N. de España, su ocasión de pasar por el tamiz.

El año de 1704 se trató muy seriamente de construir 20 navíos de guerra de 50 á 60 cañones, para así acelerar la conclusión de la guerra llamada de sucesión, que tantos males causaba á nuestra España. Se eligieron para estas fábricas las maderas de Cantabria, tenidas por buenas desde tiempo inmemorial. Mas en un papel de 17 de Noviembre del citado año, ponderó D. Juan Bizarrón las dificultades con que se tropezaría para hacer estas fábricas en España, siendo una la escasez de caudales, y añadiendo, que si se fabricaban en América, sería más fácil allegar allí recursos con que hacerlos, que en la metrópoli, trabajada como esta-

ba por la guerra. Pero á esta buena razón añadió otra, que tendría por buena, y fué, que los materiales de Cantabria eran de tan mala calidad, que los bajeles hechos de ellos en aquellas costas, apenas servían para dos viajes á Indias.

Contestaron á esto los examinadores del negocio, citando varios ejemplos de buques hechos en Cantabria, y tenidos por los inteligentes en opinión de óptimos: pero lo más fuerte de la réplica, no fué esto, sino el siguiente trozo en el que la exageración patriótica echa su cuarto á espadas: «Nadie ignora que las maderas dichas (las de Cantabria) son las mejor de Europa, por la prueba actual de estarse llevando á Francia de la provincia de Guipúzcoa, así tablazón, como madera derecha y curvería; pues si fuera de la calidad que el Sr. Bizarrón dice, no la buscaran ni la apetecieran los franceses á costa de su dinero.»

Sin entrar ni salir nosotros en lo que á las maderas hace, nos importa dejar aquí bien consignado que empezando el siglo XVIII, se proponían en España las construcciones de buques de guerra en América, como cosa natural y corriente. Algo debió de arraigarse entre los españoles la especie de que las maderas de las posesiones americanas, no eran para las construcciones navales tan singulares como un tiempo se creyera. Quéjase de ello el Sr. Carva-

jal y Lancáster en su «Testamento político», como dejamos escrito.

Otros varios puntos se tenían destinados en el siglo XVIII para la extracción de maderas en grandes proporciones, y otros para la producción del cáñamo, brea, etc. Todo está muy explicado al por menor en Ustáriz, al que compendio cuanto puedo en esta forma:

Desde lo más alto é intrincado de los Pirineos se conducían los árboles, tablazón y otras maderas de pino, coral y abeto al Ebro, y por este río al mar, donde se embarcaban para diferentes puntos.

Para el corte y conducción de las maderas había tres fábricas en lo más áspero y elevado de aquellos montes; una de ellas, en el reino de Aragón, en los montes de la Espuña; desde ellos los echaban al Cinca atándolos en almadías compuestas de cinco ó seis árboles cada una, y en esta forma entraban al Ebro por más abajo de Mequinenza.

La otra fábrica estaba en el valle de Hecho y Montes de Oza, una lengua de la raya de Francia. Por los ríos Saburdá y Aragón entraban al Ebro y seguían el curso ordinario de este río.

La tercera fábrica estaba en el Reino de Navarra, también cerca de la raya de Francia; la madera que se cortaba en el valle del Roncal y

muchas de Maze, Zurizabeiti, etc., se echaba al río Esca, cerca de la villa de Isaba, y por él iba al Aragón y al Ebro finalmente.

El roble, de que se labraban los navíos, abundaba no sólo en Navarra, sino en toda la costa N. desde Guipúzcoa hasta Galicia.

El alquitrán y la brea se beneficiaban en diversos parajes de Aragón y Cataluña, especialmente en los montes de Tortosa.

Las fábricas de cables, jarcias y lonas estaban en Puerto Real y Sada.

La bondad y abundancia del hierro en Cantabria y otras partes, no hay para qué nombrarla, constituyendo hoy día un artículo de exportación tan crecido, que ha hecho de Bilbao uno de los primeros puertos de Europa.

Los campos de Granada, Valencia y Murcia, muy inmediatos al mar, producían abundantes cosechas de cáñamo; dábalas también Galicia y otras regiones de España, casi á la mitad del precio que pondrían los holandeses por la misma cantidad.

En Plasencia, Liérganes y la Cabada, se hacían cuantos trabajos en hierro pueden desearse en una armada, desde el simple zuncho, hasta el ancla de mayor peso, y desde el cachorrillo más pequeño, hasta el cañón de más calibre.

Con el acopio de datos que dejamos en estas últimas páginas, podrá fallar el lector, si las

construcciones navales de América fueron como sacadas á viva fuerza y á más no poder del gobierno de la metrópoli, por la escasez de materiales que en ella había pará fábricas de buques.

Pero, vamos; demos que en España no hubiera quedado ni una hebra de cáñamo para jarcias ni velas, ni un pino siquiera para un mástil. ¿Se sacará de aquí que en América, durante la dominación española, no se construyeron buques? Claro es que no. Yo iré poco á poco dando á conocer la gran industria naviera que hubo en toda ella, aun cuando en España no faltaban materiales para nada de lo que exigían las fábricas de entonces. Y si un filósofo demostró á otro la verdad del movimiento echando á andar, yo terminaré aquí rogando al lector que pase la vista por el final del último apéndice, donde puede ver los buques de que se compuso la Invencible, que no pueden negar su filiación española.

Siglo XVI.—Virreinato del Perú (1535-1600). —Industria naval de este período.

Las guerras civiles que destrozaron al Perú desde la muerte del Marqués Pizarro en 1541, como los sucesos de su turbulenta gobernación, nos dan ocasión y luz para seguir, siquiera á

grandes pasos, el marcado crecimiento de las construcciones navales en el Pacífico.

Sin perder de vista la observación hecha páginas atrás, á saber, de que es muy probable, y aun si se quiere cierto, que un mismo buque desempeñara más de una comisión, y que ignorándose el nombre de él lo contemos como si fueran dos buques, con todo, el error á que puede llevarnos esta equivocación, no es de monta donde consta de un crecido número de embarcaciones que entre sí no pueden confundirse.

El buque que llevó desde Panamá al Obispo Berlanga, cuando fué á Lima á tratar asuntos de gobierno con Pizarro; el que este envió á las costas de Chile á tomar noticias de Almagro; los dos que al atribulado Pizarro envió con gente de guerra, desde Méjico, Hernán Cortés; los que desde Panamá llevaron las tropas enviadas de la Española en auxilio de los conquistadores del Perú encerrados en Lima y en el Cuzco; el galeón de D. Francisco Pizarro, enviado por él á Panamá para traer al Perú al licenciado Vaca de Castro; el navío que este tomó en Panamá, no queriendo el enviado por el Marqués; los doce que sabemos había en Lima cuando Blasco Núñez puso en uno de ellos preso al licenciado Vaca de Castro; los que llevaron desde Panamá al supradicho virrey, y po

cos días después que á él, á los nuevos y primeros oidores de la recién fundada Audiencia de los Reyes, ¿no están proclamando una adelantada industria?

¿Qué diré de los otros buques de cuya existencia en las aguas del Pacífico consta por la historia?

¿No despachó el rebelde Pizarro en uno á Núñez Vela con el oidor Alvarez, para que lo entregara en España?

¿No salió del Callao para correr la costa hasta Panamá el tristemente célebre Hernando de Bachicao, con solos dos buques, y á poco tenía ya su armada compuesta de 22?

¿No fueron desde Lima á Panamá embarcados Aldana, primero que ninguno, y se arregló con la Gasca; luego á poco el Obispo de Lima D. Fray Jerónimo de Loayza, y dos días después, en otro buque, Gómez de Solís?[10]

¿Pues y aquellos cuatro buques armados que tenía en el Callao á su devoción Gonzalo Pizarro, y á los que llamaba el previsor Francisco de Carbajal «los cuatro angeles de la guarda» y que el licenciado Cepeda mandó quemar? ¿Qué número tan subido no se forma con todos los dichos, y con los que no es posible decir?

Llevó Valdivia buques á Chile: por medio del mar se puso en comunicación con Gonzalo Pizarro, y recibió gente y recursos cuando des-

pués de la derrota de Xaquixaguana empezó á pacificarse la tierra.

Y cuando el virrey Marqués de Cañete, don Andrés Hurtado de Mendoza, mandó á su hijo D. García en 1557, para que gobernara y pacificara el reino de Chile, fueron 10 los buques en que llevó los 709 soldados y pertrechos de que el virrey lo proveyó para la empresa.

De Valdivia salió también en 1557 Juan Ladrillero con dos navíos para reconocer el Estrecho de Magallanes, como lo hizo, pasándolo de Occidente á Oriente, y de Oriente á Occidente, para volver al punto de salida.

Hiciéronse luego otras expediciones á este Estrecho para ver de fortificarlo; pero, como, con la ayuda de Dios, esperamos tratar en libro por separado todo lo perteneciente á la geografía del virreinato, aquí solo me limito á indicar estas excursiones por el Pacífico, como puro objeto de la industria naval que fomentaron.

En fin, todo manifiesta evidentemente un gran movimiento naval, y por ende construcciones repetidas, carenas continuadas, ya en Panamá, ya en Guayaquil á orillas del Guayas, sitio muy *ad hoc* para ambas cosas, y en ellas empleado, según el testimonio de Salazar de Villasante, Oidor de la Real Audiencia de Quito en 1562: «La granjería que aquí (en Gua

yaquil) tienen los (españoles) señores de indios, es comer de los tributos que les dan, que son ropas que venden, y maíz y aves: que dinero, como no lo hay, oro ni plata, dan poco. Los demás (esto es, los que no son señores de indios) *tratan en hacer navíos*, porque hay allí buena madera.»

Gobernando el Perú el licenciado D. Lope García de Castro, armó dos buques á instancias de su sobrino Alvaro de Mendaña, al cual dió el mando de ellos para que saliera á descubrir en dirección al O.

Zarpó con ellos del Callao en Noviembre de 1567, y descubrió las islas de Salomón: pero tuvo que abandonarlas á poco, pues la falta de salud en las tripulaciones, la escasez de víveres y los tiempos del mar, adversos, fueron causa de que no se sacara de este viaje todo el fruto apetecido. Llegaron, con trabajos no pequeños, al puerto de partida.

Seguían por este tiempo las construcciones navales en Panamá, aunque de buques de no mucho porte, pues las flotas que de España, llegando á Tierra firme, llenaban de mercaderías las costas del Pacífico desde Panamá hasta Valparaíso, daban ocupación á la ya floreciente marina mercante del mar del Sur.

Ni faltaban construcciones de buques tampoco en Chile, aunque no puedo fijar con precisión

el año que empezaran: solo puedo asegurar que fué anterior al de 1579, que no es pequeño adelanto, dada su situación geográfica, el poco interés que entonces tenía entre las colonias españolas, y las continuas guerras y desastres gravísimos que habían experimentado los conquistadores y primeros pobladores de este belicoso país.

El documento aludido es la interesante y minuciosa descripción que con motivo de la entrada de corsarios al mar del Sur, hace de la costa de Chile Juan Lozano Machuca, desde Potosí, á 22 de Febrero de 1579; dice en lo que ahora nos interesa: «De este puerto Topacalma, se va á otro que está adelante doce leguas, do sale un río grande llamado Maule. En este río *se hacen muchos navíos* y *buenos*: cae en el repartimiento de Juan Jofre.»

Como nueva curiosidad histórica, recordaré la que tengo por primera construcción naval de Chile, y fué el bergantín que el conquistador Valdivia hizo construir en Concón para proporcionarse víveres, si los indios sitiaban por hambre á los conquistadores. Este bergantín fué quemado por los indios, antes de que muriera Valdivia, que fué en Diciembre de 1553. Y aunque empezó su célebre conquista en 1540, con grandes privaciones de todo, y la afianzaba con terribles combates, todavía no pudo du

dar Felipe II, de que aquellos indolentes y cazurros conquistadores eran capaces de echarse al mar, á ver y saber de las tierras del Estrecho.

Allá va si no una cédula de 20 de Diciembre de 1558, dada en Bruselas, para el que gobernara á Chile, si le había quedado á quien gobernar:

«Ya sabéis cómo os habemos proveído de la dicha gobernación hasta el Estrecho de Magallanes; y porque Nos deseamos saber las tierras y poblaciones que hay de la otra parte del dicho Estrecho, y entender los secretos que hay en aquella tierra, vos mando, que dende las dichas provincias de Chile *enviéis algunos navíos* á tomar noticia y relación de la calidad de aquella tierra, etc., etc.»[11]

González de Nájera, en su «Desengaño y reparo de la guerra del Reino de Chile», libro que acabó en 1614, y empezó unos siete años antes, dice de un modo bastante claro que no era la boca del Maule el único astillero que había en Chile al acabar el siglo XVI, pues en la Relación primera, tratando de los puertos, escribe estas palabras: «Toda aquella costa (de Chile) está proveída de no menos bien repartidos que seguros puertos, muchos de los cuales tienen poblados sus contornos de montes de grandes arboledas, apropiadas para fabricar

navíos y otros cualesquiera bajeles, por lo que *son famosos astilleros.*»

El año de 1579 había entrado en el Pacífico el inglés Francisco Drake, y hecho en él buena cantidad de presas en las costas de Chile y el Perú, como luego especificaremos. Nada probará mejor que esto el desarrollo que ya había tomado la marina mercante, si no son las dos determinaciones tomadas por el virrey Don Francisco de Toledo, para evitar que en lo sucesivo se repitieran los descalabros de 1579.

La primera y más perentoria, fué la de «armar en el Callao una escuadra de *varios navíos* (fueron 11), y ponerla al mando del bizarro y sabio marino D. Pedro Sarmiento de Gamboa, con instrucciones para buscar y destruir á Drake.

Sarmiento salió del Callao el 11 de Octubre de 1579 en busca del pirata; pero este, burlando la vigilancia de las naves españolas, regresó á Europa por el cabo de Buena Esperanza.

Veamos la segunda de las determinaciones tomadas por el Virrey, que por su legislación en el virreinato peruano se le llamó el Solón del Perú.

Fué mucha la confianza con que se navegaron las aguas del mar del Sur, y con razón, por cosa de medio siglo, pues fuera de las expediciones españolas al Estrecho de Ma-

gallanes y al Moluco, ningún otro buque europeo las había surcado.

Conociendo el Virrey Toledo que el atrevido y provechoso viaje de Drake no dejaría de tener pronto imitadores, dió las siguientes disposiciones, encaminadas á la defensa de los buques del tráfico. «Todas las personas que hicieren navíos grandes, y de mayor porte, y de puente, gocen de lo que las leyes y premáticas de S. M. disponen sobre el quitar la carga al de menor porte, aunque tenga fletado y cargado, lo cual se guardará y cumplirá con los que hicieren navíos grandes y de puentes, de costado que sufran mar, y puedan traer y jugar artillería que han de traer de ordinario, apercibiendo á todas las personas que hacen y compran los dichos navíos, que el navío que fuere de menos de 5.000 arrobas de porte, no gozara de la dicha ley y premática.»

Ordena además en la provisión expedida á 2 de Enero de 1580, que los oficiales reales de Tierrafirme, publicaran «con la diligencia y cuidado que negocio de tanta importancia requiere, apercibiendo que sean y hagan los dichos navíos en ese dicho reino, de puente, y de dos cubiertas, y recios, como está dicho, y enviando vuestras requisitorias para ello á la provincia de Nicaragua... por hacerse en esa parte más de ordinario navíos,» etc.

Los comerciantes y armadores de Panamá contestaron á este edicto, diciendo que lo acataban y obedecerían cuanto les fuese posible. Esto quería decir, que por su parte seguirían construyendo buques pequeños ó medianos, como antes.

Y á fe que tenían razón, aunque se expusieran á ser facilísimamente apresados: primero, porque como su principal ocupación era llevar las mercaderías que se pasaban por el itsmo á los puertos del Perú, y estos, fuera de dos ó tres, fueran malos y de poco fondo, no convenía á los armadores dueños de barcos panameños tenerlos de mucho tonelaje, tanto más, cuanto que cargando al retorno, ó cuando no había armada, frutos de la tierra, para que estos llegaran frescos y sin averiarse á Panamá, convenían buques de poco calado, para que pudiendo tomar fácilmente los puertos dichos, no se detuvieran sino lo menos posible en ellos.

A esto hay que agregar que en el mismo Panamá, por el poco fondo y por lo vivo de las mareas, se venían á quedar, aun los barcos pequeños, lejos del embarcadero, lo cual no es poco inconveniente para las cargas y descargas.

Otras dos razones había entonces para que las construcciones navales de Panamá fueran

las mayores, de 200 á 250 toneladas; y las ordinarias, hasta el año de 1600, de 70 á 100; á saber, la dificultad de hallar tripulación suficiente para ellos: asunto arduo, y que jamás pudo resolverse sino á medias en los tres siglos que dominamos en aquellos países, como diremos al escribir de las flotas en uno y otro mar.

La segunda y muy atendible razón era, que con el capital empleado en un buque de 300 toneladas, se harían dos de 125, los cuales además de dejar *entonces* á su dueño mayores utilidades, por las causas dichas, no lo exponían á la triste contingencia de que en una sola pérdida, por naufragio ó fuego, quedara totalmente arruinado. Cuán frecuentes eran en el Pacífico los naufragios, lo veremos también cuando tratemos de las flotas (1).

---

(1) En las «Piraterías y agresiones de los ingleses en la América española, etc., deducidas de las obras de D. Dionisio de Alsedo y Herrera, y publicadas por D. Justo Zaragoza en 1883», léense las siguientes líneas:

«La confiada España, tardía siempre en las resoluciones que más le interesan, no pensó, hasta después de ser víctima de las depredaciones de Drake en adoptar medidas que pusieran á salvo sus propiedades, é impidieran la perpetración de tales excesos. Prefirió entonces fortificar el Estrecho, para impedir el paso á las naves extranjeras, cuando debiera antes atender á crear una verdadera marina nacional, etc.»

Yo creo que ni hubo tardanza en el remedio, ni torpeza en el que se adoptó.

Toledo hizo con gran presteza lo único que tenía visos

Las determinaciones de D. Francisco de Toledo, no tuvieron lugar hasta el siguiente siglo, y sólo á medias, aunque por los años de 1580 tenían ya los peruleros buques capaces de ser artillados, como lo demuestra la Relación que doy al punto.

Toledo quiso aumentarlos en número y tonelaje, para que navegasen, ó armados en corso ó se pudiesen armar sin dificultad ni grandes transformaciones. Y cuán prudente fué su determinación, aunque dudo que hacedera entonces, lo puso de manifiesto la repentina entrada al Pacífico, por Magallanes, del inglés Tomás Cavendish, muy á los principios del gobierno de su sucesor el Conde de Villardompardo.

No fueron estas las únicas medidas de de-

---

de probabilidad de poderse llevar á cabo más ó menos pronto; así creaba una marina americana capaz de resistir y ahuyentar las naves piratas que entraran al Pacífico, sin que la metrópoli tuviera necesidad de sostener flota alguna considerable. La experiencia enseñó cuán poco útiles y dispendiosos fueron los buques de guerra al servicio del virreinato hasta 1750 próximamente.

La metrópoli, por su parte, envió una gruesa armada con Diego Flores Valdés, para que forticara el Estrecho: y como hasta 1616 se estuvo en la persuasión de que era el único punto por donde juntaban sus aguas el Altántico y el Pacífico, bien fortificado el dicho Estrecho, bien aseguradas quedaban las costas que quisieran robar los que siguieran las derrotas del céleb. Drake, para ir á ellas.

fensa tomadas por el virrey, ni fué tan confiado que esperó la entrada de los piratas, para hacerse de alguna fuerza naval en el Pacífico. El siguiente párrafo, que acoto de Caravantes, lo dirá, y no callará la previsión de nuestro gran Felipe II en este asunto. Dice así el documento:

«Hizo fabricar para defensa de este reino dos galeras, que acordó se hiciesen en el Callao: dió de ello cuenta á S. M. Felipe II, el cual, después de aprobarle su resolución en carta de 6 de Agosto de 1580, fechada en Badajoz, le añade: «y pues que siempre habéis sido de parecer que conviene que en esas costas haya galeras para su defensa, y por la carta que os escribimos en 2 de Diciembre del año pasado de 78 (1578) se os aprobó el acuerdo que habíades tomado, de que se hiciesen dos en el puerto del Callao de esa ciudad, en cuya fábrica decís quedáis entendiendo, luego que esta recibáis, si no estuvieren hechos, se acaben con la mayor brevedad que se pudiere, y con la misma [brevedad] se hagan dos bergantines ó fragatas que anden con ellos, que con esta se os envía cédula mía para que los mis oficiales de esa ciudad cumplan las libranzas que en ellos hubiéredes dado.»

La primera de las dos galeras que el virrey Toledo mandó construir en Guayaquil, se lla-

mó la Santísima Trinidad, y entró al Callao en 23 de Mayo de 1580. Asistió á su fábrica y la trajo al Callao Hernando de Zúñiga, que quedó por capitán de ella, con 1.500 pesos ensayados (11.722,5 pesetas) cada año.

No tengo por cierto que se fabricara buque alguno de los dichos en el Callao, sino en Guayaquil; y aunque el virrey dijera que se estaba ya entendiendo en ello, hallo fácil la explicación. Trataría de que se hiciesen cuando escribió; mas luego oiría que era mejor hacer las fábricas en Guayaquil, y en su astillero se hicieron segurísimamente.

Temeroso todavía D. Felipe II de que no estuvieran suficientemente abrigadas las costas del mar del Sur, mandó á su virrey D. Martín Enríquez, por cédula de 30 de Septiembre de 1580, que informase si convendría fabricar tres ó cuatro galeones más, á costa de la Real Hacienda para la guarda de la mar del Sur.

Este virrey aumentó la armada con otros dos bajeles, y nombró á Pedro de Arana por su teniente de capitán general con 2.000 pesos ensayados de salario.

No bien el conde del Villar se recibió del virreinato, armó con grandes gastos y prontitud una buena flota, que salió tras la del pirata Cavendish sin poderla descubrir, pues había

hecho rumbo á los mares de China (1). El Virrey, temeroso de que en su tiempo se repitiera alguna otra excursión pirática, tuvo prontos en 1588 los siguientes buques, como dice la «Relación de los bajeles que tiene S. M. en el puerto del Callao,» que es el documento más explícito de lo que habían adelantado las construcciones navales del astillero de Guayaquil, ó de cualquiera otro de los que entonces había en el Pacífico.

Galeón San Pedro y San Pablo, de 400 toneladas, se renovó en Guayaquil, y el conde del Villar lo mandó acabar.

Galeón San Andrés, de 300 ton., se compró de Martín de Ribera en 23.000 pesos ensayados: hay pleito sobre cierto daño.

Galeón San Francisco, de 350 ton., compróse del licenciado Toro en 19.750 pesos ensayados: hay pleito sobre cierto engaño.

Galeón Nuestra Señora del Rosario, de 160 ton., compróse de Hernando de Ibién y de don

---

(1) Cavendish, como en su lugar diremos, apresó un galeón que iba de China á Méjico. Cuando entró en Londres, á donde se dirigió doblando el cabo de Buena Esperanza, tuvo la original ocurrencia de coser al velamen de sus buques las piezas de seda que tomó en el galeón apresado, formando un curioso conjunto de velas encarnadas, amarillas, azules, etc. Dícese comunmente que entró con el velamen de seda: pero creo que esto debe entenderse como he dicho.

Francisco de Valenzuela en 12.500 pesos ensayados.

La Saetía, bajel pequeño, se compró de Pedro González en 3.500 pesos corrientes.

Busca-ruido, barco pequeño, se compró de Juan Martín, calafate, en 750 pesos corrientes.

Galeón San Jerónimo, de 250 ton., se compró en Guayaquil cuando se estaba fabricando.

Compróse una fragatilla de Lucas Tiberio, en 250 pesos corrientes.

Nuestra Señora del Rosario ó la *Almirantilla*, que anda al trato.

Por si acaso ocurriera á alguien la duda de si de entre estas naves pudiera contarse alguna hecha en España y llegada al Callao hacia 1583, procedente de la expedición que el año anterior de 1582 hizo desde Cádiz al Estrecho Diego Flores de Valdés, copiaré lo que el señor Fernández Navarrete dice de este viaje, y es:

«Año de 1582. Para poblar en el Estrecho de Magallanes, salió de Cádiz una escuadra de 23 naves, al mando de Diego Flores Valdés. Dispersáronse varios buques: otros entraron en el Estrecho, pero retrocedieron por los vientos contrarios, y se dirigieron al Brasil. Flores abandonó la empresa, y se volvió á España.»

No fueron las compras que dejamos marcadas lo único que D. Fernando de Torres y Por-

tugal, Conde del Villardompardo, aprontó para la seguridad del mar, sino que además, y en conformidad con el Real acuerdo, proveyó se mandaran hacer en el Callao dos galeras reales, una de las cuales se empezó á fabricar con la madera que había en dicho puerto, y para la otra ordenó que se trajera de Guayaquil la que ya se había mandado cortar anteriormente. Creería que el maestro de gálibus de ambas galeras fuese Mase [maestro?] Jorge.

Para los remos, árboles y entenas se envió á Chile por ella. Ordenó también se labraran dos bergantines. En el mismo acuerdo se proveyó que de los mejores navíos que hubiese, se compraran algunos, y se aderezasen para armarlos. Corrió con esta comisión el licenciado Cartagena, y en virtud del acuerdo se adquirieron los buques dichos.

Y como el licenciado debía entender más del Código de Justiniano y las Pandectas, que de rodas, codastes y alefrises, así salió ello.

Felipe II que veía las grandes dificultades de poner en el Pacífico buques de guerra construidos en España (tan desastrosas habían sido las expediciones que por el Estrecho de Magallanes habían intentado pasar á él), ordenó en 27 de Abril y 28 de Octubre de 1581, que se construyese en la mar del Sur, astillero capaz para fábrica de navíos fuertes y artillados, tales, que

en caso de necesidad pudieran fletarse ó defenderse por sí de enemigos, ó ser comprados por el gobierno para llevar caudales ó escoltar, armados, expediciones del comercio á Panamá.[12]

Cuando D. García de Mendoza, segundo Marqués de Cañete, se encargó del virreinato, avisó á S. M. el poco provecho que daban las galeras, por la mucha corriente de las costas y el desabrigo de ellas. De las cuatro naos que halló armadas, además de las galeras, no creo hiciera observación alguna. Proponía varar los galeones en una atarazana, evitando así el mucho gasto que causaban, además de no poderse vencer la gran dificultad que había para tripularlos de chusma que remara.

Contestóle Felipe II que aprobaba lo que se le decía, y que convendría fijar la armada en seis galeones, y dos ó tres fragatas, pudiéndose además «servir de las cuatro naos mías que hallasteis en Tierrafirme, y de la que se compró de Hernando de Toro.»

Añadía además aquel vigilante y generosísimo príncipe: «después iréis haciendo lo que os pareciere convenir, para que la mar esté segura.» (Febrero 16 de 1591.)

Dió este virrey ciertas ordenanzas para la armada, y por muerte de Pedro de Arana, proveyó por su lugarteniente general para la armada, á Miguel Angel Filipón, italiano de

Córcega, isla que entonces pertenecía á España. En el documento que se encabeza con el título de «Principio que tuvo y estado que tienen los oficios de Proveedor, Contador, Veedor y Pagador de la Armada Real del Sur,» etc., hay un breve resumen de construcciones navales del siglo XVI, que si no de gran importancia después de lo que dejamos dicho, no estará desobra su inserción.

«Habiendo dado ocasión la entrada por el Estrecho de Magallanes del Capitán Francisco Drake el año de 79, se empezó á formar la Armada de este mar del Sur con dos galeras que el señor virrey D. Francisco de Toledo, que gobernaba entonces este Reino, mandó labrar en Guayaquil, y con dos bergantines que S. M. le ordenó que también se labrasen para que anduviesen con ellos; y para la cuenta y razón de la gente que en ellas sirviese, se proveyó un contador, etc.

Para remate de este párrafo, indicaré la segunda expedición de Alvaro de Mendaña, pues en buques hechos en el Pacífico la llevó á cabo, saliendo del puerto del Callao primero, y luego del de Paita á principios de 1595 con cuatro buques, y 378 personas.

Navegó al Poniente, descubrió primero cuatro islas de la Occeanía que llamó en conjunto «Marquesas de Mendoza», por deferencia al vi-

rrey D. García de Mendoza, Marqués de Cañete: siguió luego en su descubrimiento, pero lleno de tristeza y melancolía por el mal pago que sus subordinados daban á sus acertadas disposiciones, rindió su alma á Dios en 1596, dejando el gobierno de la expedición á su mujer D.ª Isabel Barreto, que con mil trabajos pudo llegar á Filipinas.

Del número, nombre, tamaño y propiedades de los buques mercantes construídos en este período de nuestra historia hispano-americana, es imposible dar nota detallada. Contribuirá mucho al conocimiento de esto, las relaciones, que en grandes declaraciones y ampliaciones, daremos más adelante de los piratas que infestaron el Pacífico durante el siglo XVI. Las presas que hicieron, los buques que se le escaparon, los que se enviaron de aviso por todo el litoral, los que consiguieron encerrarse en el Callao, etc., son las únicas fuentes, y seguras que tenemos para un mediano informe del aumento que la marina mercante tuvo desde 1532 á 1600.

De los elementos que prestaba el país para la industria naval.

Llegamos al capítulo de mayores contradicciones sostenidas por autoridades difíciles de rechazar: unas y otras alegan por su sentencia

hechos inconcusos; unas y otras deshacen con datos de mucho valor y peso, las aseveraciones de la parte contraria.

Pero no en todos los elementos que el país proporcionaba para la industria naval, cabía tal variedad de pareceres. Unos elementos se aceptaban por todos como conocidamente buenos, otros eran unánimemente rechazados.

Entre estos se contaba por de mala calidad todo objeto de hierro hecho con el del país: así, la clavazón y cuanto de dicho metal se hacía y era indispensable en la fábrica de los buques, se llevaba de Europa, y en su mayor parte de España.

Este artículo era el más caro en las construcciones navales.

La provincia de Chachapoyas, que abundaba mucho en algodón, era el telar continuo para acomodar de piezas de lona á los navíos que se fabricaban en los astilleros del virreinato. «Hilan las mujeres algodón de que se tejen lonas para velas de navíos.»[13] También se tejían dichas lonas en Cajamarca y últimamente en Lima, como dejamos dicho en el tomo VIII.

Creo que no ha faltado su parte de exageración en algunos escritores, haciendo las lonas de Cajamarca y Chachapoyas de mejor calidad de la que eran; y aunque distaban de ser lo tupidas que la navegación á la vela exige, creo

también que no eran de tan inferior calidad como en las «Noticias Secretas» se pondera. De ellas se servían cuantos buques navegaban las aguas del Pacífico en la América del Sur.

La jarcia y cabuyería menuda se hacía de la hebra de la *pita*, mata abundantísima, y que sólo para este efecto daba ocupación á multitud de personas, y desde bien antiguo. Así en la Relación de Salazar y Villasante (1562) que en más de uno de los tomos anteriores va muy citada, leemos de la isla de Puná, próxima á Guayaquil: «En esta isla se hace mucha jarcia que hace el cacique y sus indios para los navíos que por allí pasan, y aun la envían á vender á Tierrafirme y á la ciudad de los Reyes.»

Y continuando sus descripciones, dice del asiento de Birbamba: «También aquí hacen los indios jarcia para navíos, de lo que se hace la que dije que se hacía en la isla de la Puná, que es de una yerba que naturalmente nace en el campo, sin beneficio, que se llama *cabuya*.»

Y á principios del siglo XVII, dice una relación del tiempo:[14] «Hay también cerca de Ambato cuatro atarazanas, en que se labra jarcia de cabuya.»

No era menor la abundancia de este artículo naval en Nicaragua, y quizás más barato qu en parte alguna, como lo asegura Villalobo

Marqués de Varinas, y un poco más adelante veremos.

Y muchos años antes que este Marqués, dijo Pascual de Andagoya: «Los vecinos de León y Granada de Nicaragua, tienen la granjería de hacer jarcia de un nequen que hay, que es como cerro de lino; hácese muy hermosa jarcia, y más fuerte que la de España, y lonas de algodón, excelentes; pez y tablazón para navíos, no hay más en Vizcaya.»

Y un medio siglo después que Pascual de Andagoya, dijo Francisco Pavón desde Esparza, á 14 de Julio de 1591: «En este puerto y bahía de Nicoya... de una banda y de otra hay cantidad en mucha suma de pita y cabuya para jarcia para las naos, y se labra y lleva á Panamá muchos días há, y se vienen á enjarciar navíos aquí, y lo propio otros que se han hecho.»

Pero la jarcia más buscada era la que se fabricaba en Quillota (Chile), por darse muy bien el cáñamo, como lo dejó anotado D. Cosme Bueno en sus Descripciones geográficas acerca del reino de Chile: «Se cultiva lino y mucho cáñamo, de que se hacen muchos quintales de jarcia, con que se proveen las embarcaciones de este mar del Sur.»

Cuando en el siglo XVIII, empezó á decaer la industria naval en el Pacífico por las causas

que expondremos á su tiempo, aún era de alguna consideración la cantidad de jarcia que se hacía.

La estopa para las costuras de las embarcaciones, claro está que no podía escasear donde abundaba la jarcia, pero se usaba para el calafateo, en vez de estopa, esa hebra larga, fuerte y no demasiado gruesa que cubre la cáscara del coco, y que se conservaba sin detrimento alguno, muchos años en contacto inmediato y continuo con el agua. La baratura y abundancia de tal artículo déjase entender sin más explicación ni comentario.

Para sacar esta hebra, se majaba la cáscara hasta reducirla á polvo grueso; se cernía ó sacudía bien aquel majado, y quedaba así sola la hebra. Era tanta la consistencia que tomaba colocada ya en las costuras de la obra viva, que se adhería á la tablazón formando un cuerpo con ella. Las costuras que no tocaban al agua, se calafateaban con estopa.

Acerca de la brea, sabemos por el tomo anterior á este, cómo se utilizaban los diversos manantiales de copé que había en la costa, y cuánto se servían de él para el empego de las botijas de aguardiente los cosecheros: del empleo que tenían en los buques también se dijo, por lo cual es innecesario repetirlo de nuevo

El sebo, otro de los artículos necesarios e

las construcciones navales, era tan abundante y bueno, y sobre todo esto tan barato, que de este renglón se cuidaban poco los constructores.

Antes de que entremos á la mayor de las dificultades, y á la más intrincada de las cuestiones, cual es la calificación de las maderas de construcción que se crían en las costas americanas, añadiremos á las anteriores noticias las que he hallado acerca de las maestranzas, sin las cuales ninguno de los supradichos elementos navales podían tener utilidad alguna.

No todos los datos son de la misma fecha; pero, con corta diferencia, se les puede suponer invariables durante los siglos XVII y XVIII, en la suma total de las diversas partidas: pues si aumentaron, v. g., en Guayaquil los operarios, disminuyeron en Panamá; y si decreció el número de ellos en Chile, se aumentaron en el Callao cuando fué declarado apostadero.

La maestranza de Panamá la componían 32 carpinteros y 11 calafates: la del Realejo casi cuantos se quisiera, porque los más de los indios del país eran hacheros y aserradores: los jornales muy baratos.

Y por informes que D. Francisco Garayco dió en 1790, contestando á una serie de preuntas que acerca del astillero de Guayaquil) dirigió D. Arcadio Pineda, hallamos que el

número de operarios fijos con que se podía contar era el de 254; pero «cuando hay precisión pueden lograrse hasta 320 por lo que respecta á carpinteros. El de calafates es de 147.

Acerca de los jornales dá estos datos: El capataz de carpinteros gana 2 pesos diarios (10 pesetas); el maestro 12 reales (7'50 pesetas); el obrero 8 reales (5 pesetas); el hachero 6 reales, y el aprendiz de 2 á 4 reales. Lo mismo ganan los calafates, y el constructor 3 pesos diarios. En 1807 había empleados en el astillero de Guayaquil 300 operarios entre carpinteros de ribera y calafates, número suficiente para hacer cada año un navío de guerra.

Los constructores fabricaban sin estudios, pero con tan acertado criterio, que no se les echaban de menos. En Guayaquil parece que se iba vinculando el cargo de constructor mayor en los negros. Cuando á fines del siglo XVIII estuvieron en dicho puerto las corbetas Descubierta y Atrevida, servía el cargo de constructor mayor un negro que no sabía leer ni escribir: vió despacio las corbetas (que eran muy lindas), tomó en ellas algunas medidas, y en seguida empezó á fabricar para el comercio varias fragatas muy airosas y veleras.

Sin decidir yo quién tenga razón en la acre polémica que se sostuvo en el siglo XVIII, s bre si las maderas de Chile aventajaban á l

de Guayaquil y Nicaragua para las construcciones navales, ó si las de Nicaragua y Chile eran inferiores á las de Guayaquil, ó si las de Nicaragua excedían en bondad á las de las otras dos regiones, pondré aquí lo que baste para que el lector siga formándose idea de los materiales de construcción de que se podía disponer en los astilleros que se establecieron en la América española. Todo cuanto sigue es del abundante repertorio existente en nuestros archivos y bibliotecas.

«El astillero de Guayaquil era abundante en maderas de todas clases, y se tenían en pocas leguas de distancia: á esta abundancia se juntaba la facilidad de conducirlas por los ríos y esteros que van al Guayas; las que por su densidad no flotan, se acomodaban sobre palos de balsa que se crían siempre al lado de ellas, sobre los cuales colocaban las maderas pesadas, y así se conducían fácilmente.

Las que en Guayaquil se empleaban para las construcciones navales, eran el *bálsamo*, muy dócil y durable, pero no abundaba: el *cañafístolo*, excelente para quillas y fondos, pero que en las obras muertas se deshace y abroma: el *canelo*, abundante y bueno para toda obra, especialmente para baos y cintas, porque toma con facilidad la vuelta que se le dé: el *pechiche*, que es el que más resiste las inclemencias del

agua y sol: mas, por la facilidad con que se astilla, no es bueno para tablones: el *guachapelí*, cuyas grandes raíces dan excelente curvería, se empleaba en armazones y cuerpo de fábrica, para toda ligazón, pie de roda y codaste; dura tanto como el pechiche, es dócil como el canelo, y muy abundante.

»Para arboladuras se tenían por buenos los palos de María y algunos laureles que por su corpulencia pueden servir para navíos, aunque no son tan elásticos como los anteriores. Los mejores guachapelíes se hallan cerca de Túmbez, donde empezaba la jurisdicción del Perú.» Hable ahora Realejo:

«El antiguo reino de Guatemala, tenía por una de sus provincias á lo que es hoy República de Nicaragua: de aquí la confusión que causa en algunos leer indistintamente, que el puerto y célebre astillero de Realejo se halle ya en Nicaragua, ya en Guatemala. Las cercanías de este puerto, dice una relación, abundan en cedros, morales, bálsamos, marías, guachapelíes y otras muchas, siendo las mejores que hasta ahora se han descubierto en Indias. Y aun dado caso que las maderas de Guayaquil, fuesen de igual duración que las de Realejo, estas son de mejor condición: porque las de Guayaquil se rajan al recibir el clavo, y son más agrias: las de Realejo chupan el clavo sin

rajarse, y hay una larga experiencia de este hecho en los navíos que se desbarataron en ambos puertos: las maderas de Guayaquil están averiadas por la parte que toca al clavo, porque las raja: las del Realejo están sin lesión alguna.

»A esto hay que agregar, continúa diciendo la relación que seguimos, que estas últimas son más ligeras, lo que hace los buques más ligeros, circunstancia muy apreciable en los combates. En las maderas de Guayaquil levantan las balas muchas astillas, que hacen gran daño.

»Las maderas de Realejo, como traposas, no despiden astillas; muchas las de Guayaquil por rajadizas.

»A estas ventajas estimables se añade otra de no menos valor, cual es, que los árboles del Realejo son incomparablemente más crecidos que los de Guayaquil, de que resulta que los navíos del Realejo llevan menos piezas y son mas fuertes: así, v. g. una cuaderna hecha en Guayaquil lleva nueve piezas, y en el Realejo cinco. A todo lo dicho se ha de añadir que las piezas se conducen en el Realejo al astillero más fácilmente que en Guayaquil, pues aquí están lejos, y allí cerca, y además el terreno de Realejo es llano, pudiéndose sacar las maderas del bosque al río en carretas que tienen

todos los naturales, mientras el terreno de Guayaquil es quebrado y montuoso.»

Y como el parecer de Villalobos no podía faltar, lo pongo aquí: «Manifiesto á V. M. que este puerto del Realejo es el más á propósito que hay en todo el Perú para fábricas de navíos así de V. M. como de particulares, por la bondad de maderas y abundancia que tiene de ellas, y la conveniencia de los indios que son, los más, hacheros y aserradores: alquitrán y brea y mucha jarcia que se hace en él, de la tierra; medios que la hacen ser muy barata. V. M. no tiene puerto en todo el mar del Sur donde poderla poner en más conveniencia que en este. Y si se añadieran algunas disposiciones, se podían fabricar en él nueve fragatas de guerra que considero ser necesarias para guardar la Mar del Sur.»

Para el juicio acerca de las maderas de Chile copiaré el trozo de una relación anónima que al presente nos arma á maravilla. Dice así:

«Siempre han corrido mal las embarcaciones fabricadas en este país, mas siempre se han trabajado con tanta rusticidad, que el sacar la pieza de su mata y sentarla en la fábrica ha sido uno, especialmente desde la mitad de la fábrica hasta el fin.

»Maderas, hay muy buenas para ligazones, como son en primer lugar el *Liti*, que es muy

fuerte é incorruptible, aunque tiene la impugnancia de los oficiales por la herramienta que les mella ó rompe, y porque no pueden enmendar clavo ó pieza de esta madera, porque por su calidad no suelta clavo y así se ha de romper la que no quede bien asentada.

»El *Pellín* es madera que de cerca de 200 años há, la hallamos intacta, con que para planes no tiene cotejo. Para ligazones se ha descubierto el *Peumo* muy bueno como desfleme en agua salada, y es madera abundante; para tablazón no pueden mejorarse el *avellano* en planes, el *ciprés* en lo alto y bajo, pues tocando del salitre se hace incorruptible.

»Para arboladura es experimentado el *Liqua* y otras.»

Añadiré, para terminar, un dato que tomo de Llanos Zapata: «Mr. Gentil que observó la naturaleza y cualidad de nuestras maderas de construcción, dice así en el título primero de su viaje alrededor del mundo, página 75: «Los bajeles del Perú que van á cargar el trigo de Chile, naufragan muchísimas veces. Proviene esto ó de la demasiada carga que ponen en ellos, ó de la humedad que hace hinchar los granos de un modo tan extraordinario, que el puente y costados del navío se abren y le entran golpes de agua irremediables.

»En lo demás, estos navíos están construídos

de una madera tan dura y tan fuerte, que el agua del mar, lejos de corromperla, no hace otra cosa que conservarla. No sería difícil hacer construir iguales embarcaciones en nuestras colonias francesas de la América, como algún día lo haré conocer.»

En pró de Guayaquil está el voto de los autores de las «Memorias secretas», los ilustres gefes de la Armada D. Jorge Juan y D. Antonio Ulloa, que no hablan de oídas, sino como testigos de vista. Pues en las páginas de sus «Memorias secretas», y en la parte que dedican á la marina de la mar del Sur, emitieron el siguiente juicio acerca de la bondad del astillero de Guayaquil:

»Hay varios parajes en las costas del mar del Sur en donde se han fabricado embarcaciones grandes de gavias, pero el de Guayaquil es entre todos el que por muchos títulos debe gozar la primacía, así porque la calidad de sus maderas excede con mucho á la de los otros, como por su abundancia, á la que no es comparable la de las otras montañas... Es tanta la abundancia de las maderas, que la mayor parte del país que corresponde á la jurisdicción de Guayaquil, siendo bien espacioso, se compone de espesos bosques donde el mayor costo es el que se ocasiona en pagar los peones que la cortan... y así, todo el que quiere fabricar, allí

hace cortar con tiempo la madera que necesita para emprender su obra.

»Los navíos que se fabrican en Guayaquil con madera de Guachapelí, son de una duración nunca oída en Europa, pues dejando aparte los navíos que hay en aquella mar con 50 ó más años de servicio, todavía alcanzamos uno á quien llaman el Cristo viejo, cuyo nombre le habían puesto por ser tal su antigüedad, que se le había perdido la memoria del tiempo, y constructor que lo fabricó, siendo así que la hay de los constructores que se han conocido en Guayaquil de 80 ó más años á esta parte, entre los cuales ninguno lo había fabricado, y era anterior á todos.

»Este navío se perdió al fin, y sin este accidente navegaría todavía, pues después de tantos años, tenía todas las maderas tan sanas como si acabara de salir del astillero.

»La pérdida de muchos que naufragan cuando empeñados en la costa les sobreviene algún temporal, ó por descuido de los pilotos y marineros, es causa de que no duren mucho tiempo, pues si no encontraran esta contraria suerte, nunca les verían el fin los dueños principales que los hacen construir, ni los segundos y terceros á quienes pasara, aunque vivieran largo tiempo; pues hasta que á fuerza de reclavarse se agujerean sus maderas de

modo que ya no puedan tener fijeza en ellas los clavos, son de servicio, y nunca dejarían de serlo por falta de las maderas, porque estas son allí incorruptibles.»

En el año de 1766, y previos los más halagüeños informes, se pensó en poner seriamente el astillero real en Guayaquil. Destinóse á él al ayudante de construcción D. Ciprián Echenar, para que montara el astillero de modo que se pudieran construir en él navíos de 68 cañones, por las dimensiones del San Genaro. Junto con esto, se recomendó muy eficazmente á los virreyes del Perú y Santa Fe, ampararan el nuevo astillero real.

El primero de estos magistrados, contestó á 21 de Agosto de 1768, que disponía el cumplimiento de lo que se le prevenía, mas que creía de su obligación advertir, que los 5.000 quintales de fierro que consumiría cada navío, costarían en Guayaquil 200 mil pesos fuertes: que en dicho punto los betunes eran muy caros y escasos, que las anclas, jarcias, tejidos y muchos otros materiales de precisa necesidad, ó no se podrían hacer allí, ó tendrían un costo de 200 por 100. Proponía en vista de esto, que se le remitieran de España estos artículos, y que él abonaría su valor.

Cuando este informe llegó á Madrid, se juntó con otro de D. Juan Baustista Bonet, avi-

sando de la escasez de maderas que se sufría en Guayaquil, y que así no convenía poner allí el astillero. Con tal informe se previno al Virrey Amat en 22 de Abril de 1769, no hiciese cosa alguna acerca de emprender obra seria en Guayaquil, sino que por el contrario examinase si había mejor proporción para llevar á cabo la plantificación del astillero en otro sitio cualquiera de aquel reino.

Amat tuvo por la mejor contestación para el caso, enviar al Consejo una carta de Echenar deshaciendo cuantas objeciones se habían alegado para que no se pusieran en Guayaquil el astillero real. De qué forma sería la carta es fácil de adivinar, y bastará por lo tanto enunciar el hecho. Así y todo, á 30 de Octubre del mismo año de 1769, se contestó al Virrey, que mediando gran diversidad de pareceres entre los informes de una y otra parte, y ofreciéndose la nuêva especie de D. Domingo Bonechea acerca de las grandes ventajas que ofrecía en Chile el puerto de Talcahuano, hiciese reconocer el sitio y calculase el costo de cada navío que en él se fabricara.

El capitán de ejército D. Manuel José de Orejuela, fué el verdadero Aquiles contra el astillero de Guayaquil: nadie impugnó su plantificación con más vehemencia, con más consistencia, y sobre todo con más datos desfavora-

bles. Abogaba porque se pusiera en el Realejo, y dió al efecto más de un memorial para obtenerlo. Veamos la impugnación que hace á Guayaquil.

Después de decir que lleva muchos años dedicado á este asunto de construcción, y que así tiene un conocimiento exacto en materia de navíos y astilleros, confirma su dicho, añadiendo que ha sido dueño de cuatro navíos, y seis ú ocho barcos, construídos los más de ellos con su inteligenria é intervención. En 1750 fabricó en Guayaquil el navío *La Sacra familia*, y «quedó arruinado.» Las maderas, sobre caras, están lejos y cuesta mucho traerlas, añade en su informe. El navío la *Esperanza*, que fué luego el *Peruano*, tuvo de costo en Guayaquil 400 mil pesos. Si se hubiera hecho en Realejo, su costo no importara sino la mitad. Hace luego el historial de este buque diciendo: «Sólo 13 años lleva de salido del astillero, y en tan corta edad, tiene ya la tablazón perdida, y casi toda la ligazón maltratada, no habiendo hecho sino dos viajes cortos, y uno á España. *La Sacra Familia*, aunque hecha con todo costo hace solo 20 años, hubo necesidad de carenarla á los 17, tan de firme, que fué hacerla de nuevo.» De el navío la *Perla* refiere que á los seis años de acabado en Guayaquil hubo que hacerlo también carenar de firme, l

que casi se ha repetido tres veces, no teniendo sino 21 años de construído. Y el *Santa Bárbara* que solo tiene 17, la llevó á los 13 de botado al agua, teniéndolo que renovar enteramente.

Si á los datos de Orejuela no podía contestar Guayaquil sino con atenuaciones, estaba en terreno muy seguro cuando se le objetaba lo caro de los jornales y madera. Va á darnos la prueba D. José de Aguirre é Irisarri, Gobernador que fué de Guayaquil durante seis años.

«No todos los gastos que figuran en las carenas y construcciones fueron causados inmediatamente por estas faenas. Así, v. g. en la carena que en 1790, se dió á la fragata *Liebre*, se incorporaron al gasto propio 13.571 pesos, que se emplearon en la subsistencia y hospitalidad de su dotación, repuesto de víveres y medicinas: 17.313 en sueldos y gratificaciones; 2.726 se abonaron para la madera de la sala de armas de Lima; 1.879 para la oficialidad y marinería que quedó enferma; 5.825 para los masteleros, motonería, etc., de los navíos *Astuto* y *Septentrión*, que estaban en el Callao.

De modo que del monto total que se puso por la carena, que subió á 84.129 pesos, hay que rebajar todas las dichas partidas que para nada intervienen en la carena, con lo cual queda esta reducida á menos de 43.000 pesos. En las cuentas del navío Peruano, se embebieron no

sólo lo que costó el paquebot la *Concepción*, sino su habilitación para el real servicio.

El mismo Orejuela tomando la causa de Realejo, impugna á más de Guayaquil, á Chile, en estos términos: «Los navíos hechos en Chile son de tan corta duración, que apenas si han llegado á ocho ó diez años; los fabricados en Guayaquil duran de 40 á 50, pero con muchas composturas; los de Realejo duran mucho más.

»El navío llamado *Santo Cristo de León* se fabricó año de 1682 en Realejo, y se vino á perder en el Callao año de 1746, cuando el gran terremoto. Sus maderas estaban tan sanas que parecía salían del astillero.

»El navío *Dolores* se botó al agua en 1740; tiene 30 años de edad, y parece acabado de fabricar: de igual naturaleza es el navío *Socorro*, todos ellos fabricados en Realejo.»

Y para ampliar un poco más la materia por lo que á Chile hace, pondré estas líneas: «Se ha informado á V. M. que las maderas de la Concepción del reino de Chile son muy á propósito para la fábrica de navíos. Cuando yo (Orejuela) era mancebo y pasé á la Concepción de Chile y demás puertos de aquel reino, tuve que admirar la hermosura de aquellas maderas; pero con el transcurso del tiempo, y el mucho manejo de embarcaciones, he experimentado que es la más inepta; porque como insinué ante

no duran diez años los navíos fabricados de aquellas maderas, porque son muy corruptibles y se asomegan con la mayor facilidad. Por esta causa no se hacen al presente navíos en aquel país tan próvido (otra causa había de mayor utilidad para ello, como veremos).

»El navío *San Antonio*, el navío *Carmen* y la fragata *Mercedes*, construídos en Chile, apenas duraron estos últimos tiempos de seis á siete años, fuera de otros muchos que no cito.» Este informe se dió á 12 de Agosto de 1769.

Yo no calificaría, como Carbajal y Lancáster, de *sacrílega malicia* estos informes dados en faz y con paz de cuantos conocían los buques citados por Orejuela. Cobijo, pues, á Carbajal bajo el ancho manto con que el Sr. Barros Arana cubrió, cual otro Constantino. las exageraciones históricas del P. Ovalle, en gracia del generoso amor que tuvo al suelo [de Chile] que lo vió nacer, y copio este trozo, sin malicia alguna, para que no falte otro elemento traído de las islas llamadas grandes antillas, para con él ayudar á tejer y enlazar la urdimbre de este largo, pesado y enojoso párrafo.

Pues á 28 de Enero de 1577 preguntaba Felipe II á su Audiencia de la isla Española (Santo Domingo), si convendría poner galeras que guardasen sus costas; y si así fuera, si podrían construirse en aquella isla.

Encargó la Audiencia la respuesta de este segundo párrafo, á una junta compuesta de personas prácticas y de crédito, la cual contestó unánimemente:

«Que en la isla hay maderas para hacer galeras; pero que aunque las hay, no son de tan buen efecto como las de España, por ser (las de Santo Domingo) maderas pesadas, criadas en tierras de ciénagas, de mucho vicio y poco durables, y costosas en el cortar, y aserrar, y ponerlas en la parte donde se ha de fabricar, porque los oficiales son muy costosos; y hechas en esta tierra (Santo Domingo) no serán de tanta duración: y así fueron de parecer que las dichas galeras se hicieran en Castilla, porque serían más livianas, provechosas y de dura.»[15]

Barrunto que después de todo lo trasladado á este párrafo, no sabrá el lector á qué atenerse: esa es la disposición de ánimo en que yo también me encuentro. Para hacer alguna luz en el asunto, quizás fuera prudente recordar lo que dicen dos hombres sensatos y consultados sobre esta intrincada materia.

Escribe el uno: «En el principio de la conquista del Perú se fabricaban navíos en dicho golfo (de Amapola en Nicaragua) y en el Realejo; y por la distancia se dejó, y pasaron á la inmediación de Guayaquil, donde en aquellos principios estaban las maderas más á la mano

lo que hoy están muy retiradas, y si se echa mano de las inmediatas, experimentan el daño que frecuentemente se está viendo de no durar los navíos de dicho Guayaquil lo que antiguamente, y es la causa, que como es tierra caliente y húmeda, á pocos años crecen las montañas (sic) á proporción del tamaño que se necesita, pero les falta el que maduren y se soliden; y así se ve que hubo navíos (que yo conocí varios) de 70 y 80 años, porque eran de aquellas maderas maduras; y de presente se ven que de 15 á 20 años es necesario calarlos,» etc.[46]

Coincide con este juicio el del segundo, que aunque muy corto, no es menos expresivo: «No hay madera buena cortada á destiempo, y sin aquellas precauciones de secar, tener en dique, etc., lo que nadie ha ejecutado hasta aquí, y tanto se notó en las fábricas del *San Miguel*, paquebot *Santo Domingo* y *San Julián*, que se fabricaron en San Vicente.»

Conclusión evidente: que en Realejo, Guayaquil y Chile se fabricaron muchos buques.

También hubo alabanzas para la construcción de buques en Inglaterra, con la correspondiente recomendación del embajador de España, como lo dice el «Capítulo de carta que escribió á S. M. el embajador Diego Guzmán de [illegible]va, desde Lóndres á 3 de Agosto de 1566, so[illegible] las partes donde se hacen mejores y más

fuertes navíos para la navegación de las Indias.

»Platicando aquí en la navegación de las Indias, y de las partes donde se hacen mejores y más fuertes naves, con personas de diversas naciones, todos se conforman que son los que se hacen aquí en este reino, por razón de la madera que hay en él, que demás de ser muy buena y muy gruesa, hay gran cantidad della, é lo mismo dicen de Irlanda; y entre otros que he comunicado acerca desto, ha sido un inglés que se llama Roger Bodnen, que vino aquí de Sevilla, donde es casado y tiene sus hijos y mujer, á unos negocios suyos.

»Es católico, é ya como natural desos reinos, el cual entiende bien, está práctico, y es ya vuelto en un navío que compró aquí con determinación de dar aviso á V. M. de la forma que se podría tener para con mucha formalidad, y á poca costa se pudiese hacer aquí alguna cantidad dellos, certificándome que en el primer viaje que hiciese á las Indias se ahorrará la costa, y V. M. podría tener por más de 20 años muy buen recaudo de navíos para lo que fuese servido, así para traer con seguridad la plata y oro, como para poderse cargar y llevar á ellas las cosas necesarias para aquella tierra en que se podría ahorrar suma de dineros que V. M. tiene de costo por los gastos que con navíos ajenos se hace.

»E diciéndole yo que decía bien, mas que las cosas de granjería eran buenas para los que traían los ojos sobre ellas, y que sería mejor que esto lo hiciesen mercaderes con licencia de V. M. é sí los habría en Sevilla, dijeron que sí los habría, pero que más convendría por ser grande el provecho, que se hiciesen por V. M.

»Respondíle que pues tenía tan buen celo, que así desto como de otras cosas desta calidad que me platicó, debía de ir á dar relación de ello á quien V. M. le ordenase, y él me dijo que lo haría dándole yo carta para que V. M. lo mandase oir, y así se la dí porque me pareció hombre cuerdo y bien atinado, y que tiene experiencia destas cosas, y las entiende y ha tratado, y hecho viajes á la Nueva España y á otras partes, y entiendo que V. M. será servido, de lo que acerca dello avisará.

»Cierto, los navíos de aquí son muy buenos y muy fuertes, y según veo la codicia grande que en todas partes hay del comercio de aquellas tierras, todo el cuidado y diligencia que se pusiere para la seguridad del viaje, y que nadie pueda ir sino por la orden que V. M. ha mandado dar, parece muy conveniente.»

Mientras se zanjaban las dificultades propuestas, y se aclaraba el intrincado asunto de las maderas, se continuaron en Guayaquil las

construcciones, como nos lo dirá D. Antonio Alcedo en la «Memoria que escribió acerca del astillero de Guayaquil,» y de la que cortamos lo siguiente:

«Acabada la fábrica en rosca, aforrada y calafateada todas las costuras de estopa de coco, que es de mejor calidad que la de cáñamo, porque se conserva incorruptible mientras la baña el agua, si no la deseca el sol y el aire, se le dan las capas de alquitrán y brea de la de los cuerpos de Guatemala de que siempre tienen abundante provisión los almacenes y bodegas de los particulares que trafican estos géneros.

»El modo de botar al agua la fábrica es tan fácil, que el mismo bulto y peso de la máquina es impulso que la arroja, porque cavando primero un canal pendiente desde la proa á la orilla entablado de cuartones ensebados, y afianzado el equilibrio con vetas dobles á que ayudan puntales muy fuertes de roble por los costados de babor y estribor, se quita la cuña que le detiene por delante del pie de roda, y con dos ó tres golpes de mazo por la popa sobre la cabeza de la quilla, en el espacio de un Ave-María, corre con precipitada carrera al río, donde siendo necesario á tiempo contraria fuerza que la detenga, son sus rémoras las anclas y los cables, para que no se arrebate co.

la misma precipitación á otro indeterminado fondo, que el que le tiene tanteado la intención del constructor, quedando en flote sobre las aguas, y por sus costados y popa las cuerdas que la detuvieron, y los leños que la sustentaron. Función tan singular para ser vista, que sin embargo de ser tan frecuente, como es el único astillero de la Mar del Sur, concurre siempre á verlo toda la vecindad, como una de las fiestas más singulares y dignas de su celebridad entre sus regocijos públicos.

»Dentro del mismo río se apresta de los demás aparejos necesarios para ponerse corriente en la navegación, calando los árboles, levantando los masteleros y cruzando las vergas, que por lo común son de palos de maría, y también (de poco tiempo á esta parte) de los de laurel, unos y otros de mejor condición que los pinos del N., y los primeros mucho más sólidos, aunque muy pesados, pero de tan constante duración, que ninguno se ha rendido de la fuerza de la vela, ni de los contrastes del viento, habiéndose encontrado 18 de los que se han sacado de la ceja del monte de Bulubulu, sin penetrar á la cumbre, de 108 pies geométricos, que son 54 codos reales; y puesta la arboladura y vestida de la jarcia de Jeniquén de Chile, de que también tienen copiosa provisión los almacenes, por conveniencia de

los particulares que la trafican, sin embargo de que muchos se suplen de la que tuercen de cabuya los indios del pueblo de Jipijapa, se envergan las velas, que ordinariamente son de algodón hilado en grueso y tupido, que suple con muy poca diferencia á la de Europa.

»Acabada la fábrica, y con todo el aparejo que la constituye edificio marinero y navegante, se pone á la carga y la recibe en madera, cacao y frutos de la provincia para los puertos del Perú y Tierrafirme. De suerte que desde el lugar del astillero saca de su territorio el buque, los árboles, el aparejo y la carga; circunstancia tan notable que no se refiere de ningún otro puerto de Europa ni de Indias, siendo tan permanentes, que han durado muchos 70 y 60 años, no obstante el mal trato con que los maneja su marinería, que ordinariamente se compone de indios, negros y mulatos, gente torpe, descuidada y perezosa para el aseo y cuidado del desembarazo y limpieza de un bajel, sujeta á un maestre, un piloto y un contramaestre, asalariados por el dueño, que es el principal motivo de tantos como se pierden, porque de noche se suelen recoger á dormir como en tierra; y señalando el rumbo de la derrota, le dejan el timón y el gobierno á un marinero ó un grumete, que también se duerme, y deja correr el navío á discreción, hasta que avisa

á los unos y á los otros los golpes del naufragio en la costa ó en los escollos, dándoles tiempo para coger las lanchas, y salvar las vidas. Otras veces toma por la lua, para que ni este lugar tenga de saber la ocasión de su desgracia. Efectos muy frecuentes de la necia confianza con que abusan del renombre y propiedades de Pacífico, que tiene aquel mar.»

De la forma y costo de los buques.

Cuentan los Sres. Juan y Ulloa en sus «Memorias secretas» acerca de nuestro gobierno en buena parte de la América del Sur, que habiendo ido un constructor inglés á Guayaquil para ejercer su profesión en aquel astillero, se le presentó en breve oportunidad para ello.

Pidióle un armador español le carenara su buque, y viéndolo el inglés despacio, preguntó al dueño dónde quería le pusiera la proa. Cierto: la quilla de los buques que se construían en el virreinato, no guardaba buena proporción con lo ancho ó manga de ellos.

A fines del siglo XVII se solían dar estas dimensiones en la razón de 8 á 3, lo cual hacía de los buques una elipse de focos no muy lejanos del centro. Así se construyeron en Guayauil (1690) tres navíos de guerra, siendo el Conde de la Monclova Virrey del Perú. Tenían de

quilla 48 codos, y muy cerca de 18 de manga. Se les pusieron dos baterías y media, pero nunca se pudo hacer uso de la baja porque se anegaba.

De acuerdo con el Virrey Príncipe de Santo Buono, emprendió D. Blas Lezo la reforma de estos buques quitándoles una de las baterías; pero se gastó en esta faena más de lo que habían costado, y quedaron siempre de muy mal servicio. Poco después se corrigió este defecto en las construcciones de los buques de guerra, pues tenemos el San Fermín, navío de línea hecho en Guayaquil gobernando el virreinato el Marqués de Castelfuerte, que no tenía sino 11 varas de manga y un poco más, por 34 de quilla.

Si los buques mercantes, á más de las malas proporciones dichas, carecían de arrufo, otro defecto que los dichos señores les ponen, son justos dando la razón de ello, cual es, que haciéndolos tales cuales eran, admitían mucha carga, circunstancia no despreciable para el negociante, que no podía, en cierto modo, hacer más de uno ó dos viajes anuales desde el Callao ó Guayaquil, á Chile y Tierrafirme. Cuando por separado tratemos de los fletes y navegaciones en uno y otro mar Atlántico y Pacífico, habrá lugar de tocar este asunto más despacio.

Por ahora daré algunas de las dimensiones que se empleaban en España para la construcción de buques. Por las ordenanzas de 21 de Diciembre de 1607, eran:

Toneladas	Manga	Quilla
150	10 codos	29 codos
297	13 »	37 »
755	18 »	44 »
1.252	22 »	53 »

La simple vista de estas dimensiones dice, que la diferencia entre las que se daban en Guayaquil y España, era muy corta, en gran parte del siglo XVII. Y lo mejor es que la ventaja estaba por las fábricas del Pacífico, que los dichos señores llamaron *monstruosas*. La relación de 8 á 3, da por cuociente 2'66, ó lo que es lo mismo, que por cada vara ó codo de manga, se daban 2'66 de quilla. Haciendo las divisiones y tomando el promedio á los cuocientes que dan los datos de la planilla, resulta 2,62; esto es, más *monstruosas* las fábricas de España, pues á un mismo ancho correspondía menos largo. Más adelante se mejoraron en España. Creo son del último cuarto del siglo XVII las dimensiones siguientes:

	Ton.	Maza.	Quilla.	Cuociente
Capitana de galeones.	717	18,66	50	2,67
Fragata.....	300	13,00	40	3,08
Capitana real.....	1.272	22,00	60	2,73

Dos observaciones se pueden hacer: una, que en el galeón subsisten casi todas las dimensiones antiguas; otra la tendencia á disminuir la manga en todas las construcciones.

Indicaré ahora, para que el lector se pasme, que había graves censuras eclesiásticas puestas para los navegantes que en determinados meses del año navegaban á Chile: pero se pasmará más todavía cuando sepa la justísima causa con que se pusieron, y los excelentes resultados que dieron.

Los aparejos de que se servían los buques mercantes eran, en general, malos y pobres. Ya dije que la calidad de las lonas que se empleaban en el velamen, no eran más que medianas: la jarcia de cabuya sin alquitranar, pues el alquitrán bueno y puro, no el de copé que era el corriente, costaba caro. Por esta razón no se alquitranaba tampoco la jarcia de cáñamo que se labraba en Quillota (Chile), la cual no era más que pasadera, y no por la calidad del cáñamo, por cierto muy bueno, sino por defecto de la limpia y rastrillado que dejaba no poco que desear.

De ordinario no había más velas que las puestas, y esas iban muy remendadas: cables de respeto, tampoco los había.

Las consecuencias de esta mal entendida economía eran verdaderamente fatales, pues

los naufragios se sucedían casi sin interrupción, aunque no por esta causa solamente. Y como por las dichas y por las que he de decir, era una verdadera temeridad emprender viaje á Chile, cuyas aguas en ciertos meses del año no son las tranquilas de las costas peruanas, muy caritativa y sabiamente prohibió la autoridad eclesiástica navegar desde el Perú á Chile en los meses que había verdadero y no remoto peligro de la vida. Esto sólo tuvo fuerza de ley, hasta que se conocieron mejor las derrotas y la hidrografía.

Los europeos que por primera vez iban á América con empleos que habían desempeñado en España, se encendían fácilmente en deseos de reformarlo todo á la europea, sin hacerse cargo de la imposibilidad física que había para esas rápidas transiciones, y que era necesario acomodarse á lo que en el país había, hasta que el tiempo lo fuera mejorando.

Estos tales no se limitaban á las reformas dichas, sino que se burlaban abiertamente de cuanto les desagradaba, rebajándolo todo y deduciendo consecuencias absurdas en la práctica, de principios muy verdaderos en teoría.

Algo de este achaque me parece tuvieron nuestros dos célebres marinos Juan y Ulloa, ratando de cuanto se rozaba con la marina de guerra y mercante del Perú.

Sin desconocer por nuestra parte los defectos en que real y verdaderamente abundaban, no debemos hacer comparaciones entre lo común y corriente con lo singular y óptimo, que es de lo que adolecían á mi entender dichos señores, sino parangonar lo ordinario con lo de su misma línea.

Y en esto hemos probado con buenas razones, que nuestras fábricas en el Pacífico, no obstante sus *monstruosidades*, así las llaman aquellos informantes, andaban en el siglo XVII, sobre poco más ó menos como las de todas partes, sino es en las proporciones del largo y ancho de los buques, en las que los del Pacífico discrepaban no mucho de aquellas, por las razones dichas.

Y esto, bien considerado, hace favor á los constructores de Guayaquil, Realejo, Panamá, San Vicente y Talcahuano, pues sabían hacer buques de mucha carga distintos de los de Europa, y con buenas propiedades marineras.

No aceptarían de seguro esta proposición los dos citados marinos, pero sí la aceptará el lector en vista de los irrecusables testimonios que va á ver.

Supongo, ante todo, que él concederá de grado, que los buques con que los piratas ingleses y holandeses fueron al Pacífico desde sus tierras, no sería de lo peor que en ellas se co-

truyese. Buques preparados para navegaciones tan largas, debían ser de no común solidez; y destinados al corso, no podían carecer de buena marcha para las cazas, y para huir cuando fuere necesario.

Esto concedido, pase el lector la vista por los siguientes ricos datos que he recogido conforme iba leyendo las relaciones que tocaban en la materia de este libro.

En carta que el virrey Conde del Villardompardo escribió en 1587 á la Audiencia de Panamá, dándole algunas noticias de los corsarios que infestaban aquellas aguas, decía: «Después desto llegó aquí el dicho navío de la Anunciada, y del piloto y del maestre dél supe, que era este el que habían seguido los dichos corsarios, y se les había escapado á la bolina.»

Don García Hurtado de Mendoza, Marqués de Cañete, no dudó en decir de la capitana que armó contra piratas siendo virrey del Perú: «Es tan buen navío de la vela nuestra capitana, y gobierna tan bien, que se podía hacer á gusto lo que convenía.»

El Conde de Monterrey, siendo virrey de Méjico, armó en 1600 una escuadrilla á D. Juan de Velasco para que protegiera las costas de Nueva España: creyendo el virrey que convendría reforzarla, autorizó para ello á D. Juan, l cual desde Acapulco le contestó lo siguien-

te, á 11 de Agosto del mismo año: «En lo que es reforzar el armada de bajeles y gente, por cierto haciéndome V. E. merced, muy mal hiciera yo de no aceptarla y valerme de ella en lo que tuviera necesidad; pues los bajeles [que tengo] son de manera que no sé yo ninguno en esta mar que pueda hacerles compañía *por ser grandes veleros, y del porte y gálibo que es menester* para proejar con los vientos escasos que de aquí al cabo de San Lucas se hallarán.»

Quizás se objete que esas buenas propiedades serán relativas, sin salir por eso de la clase de malas; pero la misma carta deshace la objeción, pues dice: «la capitana trae 220 hombres de mar y guerra: la almiranta, *que es la que metió Richarte de Aquines* (Ricardo Hawkins), *en esta mar* trae 115 hombres; el galeón Santa Ana 105, y el patache 60.» De modo, que los buques hechos en los astilleros del virreinato como eran la capitana, el galeón y el patache, no desdecían en sus propiedades marineras, de las buenas que es de suponer tendría el buque de Achines, armado en Inglaterra para el corso, y para tan largo viaje como era el que se propuso hacer este pirata.

El año de 1615 hubo una caza famosa cerca de Guayaquil, y de la que quedó memoria por muchos años en el reino de Quito. He aquí literalmente lo que de ella he encontrado:

«A los 12 de Septiembre llegó á esta villa de Saña *chasque* despachado de Guayaquil, cómo estando el enemigo en paraje de la punta de Santa Elena, vino á ellos el navío de Gaspar Hernández, cargado de ropa de Méjico con el Presidente de Quito que es el Licenciado Antonio de Morga, el cual navío valía muy cerca de un millón; y que pensando que era la armada Española, se fué á meter con ellos, y estuvo tan cerca, que con la vela de gávia les hizo tres veces señas, amaimándolas, y el enemigo se fué á entrar con él: y como se fué acercando, vió el piloto el cuerpo de los navíos, y conoció en los buques y velamen y juanetes, ser enemigos, y reconocido, puso los puntos á la amura, y aunque ellos (los enemigos) los pusieron también, los dejó y se escapó sin que le entrasen (sacasen ventaja) en aquella tarde y lo que duró la luna, cosa ninguna: que fué esto una gran suerte, porque si tomaran este navío (que era todo lo que estaban ellos aguardando por tomar al presidente, hombre muy rico, para darlo por el sobrino del Conde Mauricio), tomaran también mucha máquina de sedas, especerías y oro que en él venía.

»Ha dado esto mucho contento por el buen suceso del dicho navío, como por haberse experimentado cuán malos navíos de balona (bolina?) son para esta mar los del enemi-

go, y la ventaja que le hacen los nuestros.»

Los buques tuvieron en los astilleros de Guayaquil precios bastantes subidos á causa de los efectos que venían de Europa. La relación que sigue es de toda confianza por estar tomada de los libros del Contador mayor Francisco de Caravantes, y es de hacia 1612. Se tendrá, sin embargo, en cuenta, que para las construcciones particulares estarían menos altos los precios.

Como quiera que sea, la reflexión que hacen los autores de las *Memorias secretas* es muy justa. «Sin embargo de lo barato de la madera (en Guayaquil), un barco del porte de 16 á 17.000 quintales, esto es, de 800 á 850 toneladas, cuesta de 60 á 70 mil pesos.» Y unos 50 ó 60 años después, parece que eran todavía más caras las fábricas, pues «un paquebot de 200 toneladas, tendrá de costo 15.000 pesos, cuanto al casco y arboladura; y un buque de 400 toneladas valdrá 35.000 pesos, sin jarcias, lonas, etc.» Parece que en lo que dicen las *Memorias secretas*, entra jarcia, velamen, etc., y en los otros dos casos aducidos quedan positivamente excluídos tales efectos.

Los precios que dá Caravantes, son estos:

Cordaje, betunes y ferretería para armadas reales.—Cuerda de Cabuya hecha en Guayaquil, 26 pesos de á 8 el quintal.

Cuerda de cáñamo de Chile, 18 pesos de á 8 el quintal.

Lonas de algodón del reino, que prueban mejor que las de cáñamo para la navegación de este mar, se han labrado por asiento hecho con Mateo Jiménez, dándole el algodón que cuesta de ordinario á 50 pesos el quintal; sale á 3 reales y medio la vara poco más ó menos.

Arregló este contrato el Contador mayor Francisco López Caravantes.

La jarcia de cáñamo labrada en Chile, la provee por asiento Juan Martínez de Uriarte, á 19 pesos el quintal.

El hilo de velas que se gasta en diferentes cosas, se obligó á darlo el dicho Martínez Uriarte, á cuatro reales libra.

La botija de copey que se coge en Guayaquil, á 3 patacones.

La jarcia de cabuya que se labra en Guayaquil y Puertoviejo, que se llama de *picoaza* por el pueblo de donde se saca, cuesta de 16 á 17 pesos, y después de vieja, sólo sirve para filásticas.

Ságubas de cabuya gordas y delgadas, á 13 pesos el quintal.

Estopa negra de la jarcia de Castilla, ó de la de Chile si está breada con alquitrán, vale de ordinario á 30 pesos quintal.

Cuando hay cabos viejos en los almacenes, se

dan á deshacer á los indios ó á los forzados, y se les da á real por libra, y el tercio del peso por la merma.

La estopa blanca de cáñamo de Chile, á 12 pesos, según asiento hecho con Juan Martínez de Uriarte.

La brea de Castilla está de ordinario en el Callao á 30 patacones el quintal.

La brea de Nicaragua y del Realejo, que se llaman de la tierra, suele costar á 9 pesos en el Callao.

El sebo, de que se trae mucho de Chile, de 7 á 8 pesos el quintal.

El hierro suele costar á más de 20 pesos el quintal: los pernos y demás cosas que labran de él los herreros, por asiento, á real y medio con el quinto de merma; y las obras gruesas de anclas, rezones y otras cosas, á tasación.

Clavazón de costado y medio costado, escora y media escora y alfaxías, se venden por peso. Un quintal suele valer de ordinario de 25 á 30 pesos, y lo mismo el clavo de barrote.

La clavazón de tillado y medio tillado á el millar.

Estoperoles son como clavos de sillas que se gastan en las carenas de los navíos, y cuestan de ordinario á 10 pesos.

Cosas de madera. — Una media viga ó u

cuartón de roble de Guayaqnil, cuesta en el Callao á 40 pesos.

Las tablas de costado para carenas, ya aserradas y hechas, 100 pesos la docena.

Las demás tablas de cedro que se suelen gastar en las construcciones, á 60 pesos la docena.

Les de cedro espinoso, á 34 pesos docena.

Los demás palos que se suelen gastar en una carena para corbatones, estameneras, durmientes, singlones, etc., si son de guachapelí, tienen diferente precio que los de roble, y se conciertan conforme á los tamaños y calidades.

Varas de mangle para guiones y remos, suelen valer á 2 reales.

Noticia que se tenía en España de las piraterías en el Mar del Sur ó Pacífico.

Empezamos la materia que tantos conocimientos nos va á dar de una y otra marina peruana: de la de guerra y de la mercante.

No habiendo, que yo sepa, historial alguno de ellas, ofrezco los datos que aquí doy, recogidos de muy diversas partes, para el que quiera en lo futuro aprovecharlos, si pretende escribir la historia marítima del virreinato.

Unas pocas y substanciosas páginas precederán á las agresiones de ingleses, franceses y holandeses: las he creído necesarias y cansadas

juntamente. Vamos, pues, á ellas, con toda la paciencia que requiere esta clase de estudios, pues hará tiempo que el lector esté plenamente convencido de que no escribimos libros de romance.

Hay en América muchas personas imbuídas de la idea que el Consejo de Indias, en Madrid, no hacía otra cosa acerca de los piratas, sino llevarse las manos á la cabeza y lamentarse tardía é inutilmente de los daños que causaban en los mares de América, y en el del Sur especialmente.

Voy, pues, á transcribir unos trozos del discurso que en 1584 se presentó acerca de la expedición que con cuatro galeones pensaba Drake hacer de nuevo á las aguas del Pacífico. Servirá para prueba de lo pronto que aprendieron en Madrid todo el negocio pirático los del Consejo, y en lo que á la mar del Sur tocaba, á la primera lección que fué la de 1579.

«Siendo cierto que han salido de Inglaterra cuatro galeones para el Estrecho de Magallanes, y que se queda aprestando muy gruesa armada, entre otros discursos, se puede hacer el siguiente:

»Habiendo partido los dichos cuatro galeones de Inglaterra por el mes de Septiembre, según se tiene aviso, pueden entrar por el Estrecho en fin de Noviembre, ó principio de Diciem-

bre, que en aquel polo son los meses de verano y de más bonanza, como acá Junio y Julio; y con la plática que ya tienen de aquella navegación los que irán en ellos [en los galeones] que será de la gente que entró con Francisco Drake, y principalmente si llevan ahora á Pedro Sarmiento (1), seráles fácil el pasar sin perder ningún navío.

»Hallándose en la mar del Sur [estos] cuatro galeones, correrán la costa de Chile y toda la del Perú hasta Panamá, sin hallar en la mar quien los pueda ofender, y en las tierras que intentaran hacer daño, será muy posible que

(1) Este celebérrimo marino y gran cosmógrafo, después de dejar fundadas en el Estrecho de Magallanes algunas fortalezas, salió de él en Enero de 1583 con rumbo á España.

De los 24 buques que zarparon de Cádiz para esta expedición de fortificar el Estrecho, sólo volvían cuatro con Sarmiento, y con tal desgracia, que fueron apresados por los ingleses en las Terceras. Cuidó Sarmiento de arrojar al agua cuanto papel, plano, etc., podía dar á los ingleses algún conocimiento del Estrecho.

Apresóle el capitán pirata Whiddon, que no sabiendo quién era, lo trató muy mal; cuando lo supo, dejó ir con el buque apresado á todos menos á Sarmiento y un piloto que llevaron á Inglaterra.

Sarmiento recorrió varias prisiones, fué presentado á la Reina Isabel en 14 de Septiembre de 1586, hablaron ambos en latín, y tras varias aventuras obtuvo su pasaporte para España y un donativo de 1.000 escudos. Partió de Londres á Flandes el 30 de Octubre, y de aquí á París, desde donde, por la posta, se dirigió á España

Al llegar á Burdeos lo prendió un capitán del Bear-

en algunas salgan con su intención (1); pero será el mayor [daño] de todos, que en los meses que andarán por la costa que serán Enero, y Hebrero, y Marzo, y Abril, y Mayo, son los que se anda recogiendo todo el dinero de S. M. y particulares que ha de venir al Nombre de Dios, para traer [para que lo traiga] la flota, y en muchas de aquellas partes se navega [el dinero] por mar antes que llegue á la ciudad de los Reyes, y lo podrán tomar sin resistencia ninguna; y cuando en esto haya buen suceso de que todos están avisados y advertidos, por lo menos estorbarán que no venga dinero ninguno á España, porque no estando la mar segura, ni el de S. M., ni el de particulares lo querrán arriesgar, ni será justo.

Cuando el virrey quiera hacer todo el esfuerzo posible para remediar este daño, le será muy dificultoso, y lo que hiciere será de muy poco

---

ne, por católico; sufrió muchas y estrechas prisiones que le propinaron los libre-cultistas, y cuando Felipe II pudo rescatarlo por 6.000 ducados y cuatro caballos, ya había perdido todos los dientes y tornádosele el cabello cano por los sufrimientos de sus últimas prisiones. En el Escorial escribió la relación circunstanciada de todos estos episodios.

Sobre el aditamento de los cuatro caballos, véase lo que escribí en mi obra *La Inquisición española.*

(1) Por lo indefensos que estaban, ó porque los indios de Chile, en guerra con los españoles, los recibieran de buen grado.

provecho y tan costoso como se sabe por experiencia de las naos que otras veces se han querido armar en la mar del Sur; porque cuando embargue todas las que hubiere, y las quiera poner de Armada, son poco á propósito para ello, por estar fabricadas para la disposición de aquella mar, y sólo para llevar la carga que allí se usa, que son tercios de dos arrobas, y botijas de arroba y cuarta, ni tienen artillería, ni municiones, ni marineros, ni los demás pertrechos que son menester; y presupuesto que haya algo de esto, que todo será muy poco, y de muy poca substancia, cuando le llegue el aviso y orden para hacerlo (1) será tan tarde que no sea de ningún provecho, y se haya gastado en ello mucha suma de dineros, y el corsario hará todos los daños que pudiere.

»Presupuesto que en Inglaterra se quedara Drake aprestando Armada, se puede pensar que sabiendo él que la flota de Nueva España y la Armada de Tierrafirme no pueden venir hasta fin de Noviembre, podrá salir con la suya en todo Octubre, y venirse á poner en el Cabo de San Vicente á aguardallas, y cuando habiéndolas topado ariesgue á perder la mitad de su armada, y tome dos naos de las flotas, podrá

(1) Ya armaban los virreyes los buques mercantes que había á mano para salir contra los piratas, sin aguardar la orden de Madrid.

volverse á Inglaterra con mucha más ganancia que pérdida; y cuando esto no le salga cierto ni haga ningún daño en las flotas, podrá hacer lo que el año pasado, que será seguir su derrota á las Indias, y empezar por la Margarita, y Venezuela, á Cabo de la Vela, río de la Hacha y Santa Marta y Cartagena, saqueándolo todo y rescatando los lugares en la forma que lo hizo; y de fuerza, porque no les queme las casas, se lo han de pagar muy bien, y llegará al Nombre de Dios al tiempo que la flota que ahora partirá esté descargando en el puerto, y la tomará toda sin contradicción ninguna, y la venderá haciendo muy buen barato de ella; y cuando no haya quien se la compre, habrá hecho buena presa en toda la costa, y en la artillería, y en lo demás que tomará en la flota, y será al mismo tiempo que los galeones de la mar del Sur habrán llegado ó andarán por la costa de Panamá, con los cuales podrá tener muy fácil comunicación por la vía de los negros cimarrones con quien Francisco Draque trató mucho tiempo, y anduvo con ellos muchos meses por aquella tierra, y aun se tiene duda si sabe alguna entrada por la ensenada de Acla en la mar del Sur con chalupas, porque hay por allí muy poca distancia de tierra de la una mar á la otra, y conforme á la disposición que hallare en Panamá y en el Nombre

de Dios, podrá hacer sus efectos, que por pocos que sean para él, y de poco provecho, ha de ser para nosotros de notable daño.

»El remedio que por ahora parece más conveniente en lo que toca á la mar del Sur, es el siguiente:

»Que S. M. mande que en Lisbona, con todo el secreto y brevedad del mundo, se compren luego dos navíos cualesquiera que se hallen en aquel puerto de á 400 ó 500 toneladas, aunque sean urcas viejas, como sean bastantes para navegar de aquí á Tierrafirme, y se metan en ellas 50 ó 60 piezas de artillería, de á diez hasta veinte quintales, y algunas de hierro colado si se hallaren, y balas y municiones, para ellas, y la más pólvora que se pudiere llevar, y jarcia y velas, lo que pareciere bastante para lo que se referirá:

»Y que un caballero de los más pláticos y experimentados que hubiere en la mar se embarque en ellas y se vaya derecho al Nombre de Dios, sin hacer escala en otra parte ninguna, y por el río de Chagre lo pase todo á Panamá en las barcas que allí hay, dejando echados al través en el Nombre de Dios los dos navíos que llevare, porque será muy más coste el sustentarlos allí y volverlos á España, que lo que ellos podrán valer; porque solo se perderán los cascos y se aprovechará de todo lo demás de ellos.

»Habiendo llegado con todo ello á Panamá, aunque como está dicho, los navíos de aquella mar son poco á propósito para armada, embargará allí los que hallare ó los que le bastaren para poder meter todo lo que llevare, preparándolos lo mejor que pueda, y más en orden, se parta con la brevedad posible á la ciudad de los Reyes, á donde hallará la mayor parte de los navíos que hay en aquella mar, y con acuerdo del virrey, escoja seis de los mayores y mejores que se hallaren, y se embarque por cuenta de S. M., y les hagan las fábricas que con más brevedad se puedan hacer para poder servir de armada; y con la artillería y municiones y los más pertrechos que llevaren, los ponga en la más buena orden que pudiere, embarque en ellos la gente necesaria... corra la costa... y cuando haya necesidad de embarcar la plata de S. M. y particulares, la embarque en ellos y no en ningunos otros navíos, en los cuales ha de ir de Panamá al Perú la carga que se llevare en la flota.

»Para adelante podrá mandar S. M. que en aquella mar se hagan seis galeones por su cuenta, que anden de armada ordinaria, ó se puedan armar todas las veces que sean menester, y que estos sirvan de llevar y traer todas las mercadurías de las flotas y la plata, sin que otro ninguno lo pueda hacer.

»Y aunque hasta ahora ha parecido que las galeras han sido de provecho en las costas de las Indias, no son de tanto que puedan servir á más que guardar el puerto donde se hallan, porque en saliendo el corsario diez leguas á la mar, no lo pueden seguir, ni defender los navíos que por allí andan al trato, y con los galeones se consigue el un efecto y el otro.»

Año de 1600.—Avisos de corsarios en el Pacífico.

Damos aquí, y á la letra, pero separando párrafos, esta minuciosa descripción de los preparativos y diligencias que los virreyes y otras autoridades tomaban para impedir las consecuencias de entradas de corsarios al Pacífico. Es relación que podrá servir de norma para saber lo que se hacía, tenido el aviso de ellos.

El lector notará por sí mismo el movimiento de buques que este documento acusa.

«A los 22 de Junio de 1599 recibió el virrey un despacho del de la Nueva España, por vía de Goatemala, con aviso que tuvo del Duque de Medina-Sidonia, de que habían salido de Holanda á los 8 de Agosto del 98 del puerto de Rotradama (Rotterdam) Oliver de Nort, vecino y encomendero de la misma villa con seis navíos para pasar el Estrecho de Magallanes y

venir á la provincia de Chile, donde había estado ocho años el que traía por almirante de estos navíos.

»Habíales asegurado buen suceso en este viaje, y que traían dos pilotos de los que habían venido con Francisco Draque y Tomás Candi cuando entraron en este mar, y algunos marineros que fueron con Pedro Sarmiento por el Estrecho el año de 1582, y que venían cargados de mercaderías, y de algunas cosas que presentar, y con más de 800 marineros, y cada uno con su mosquete.

»Demás desto traían muy gran cantidad de arcabuces, espadas, yerros de picas, alabardas, frenos, estribos, herraduras de caballos y muchos clavos para ellas, cuchillos, hachas, y gran cantidad de hierro y acero, oficiales de todos oficios, é ingenieros y artilleros para saltar en tierra.

»Cuando se recibió este aviso, que envió el virrey de la Nueva España, se tuvo por muy incierto, así porque habiendo salido los dichos navíos á 8 de Agosto del 98, á los 22 de Junio del 99, según el curso ordinario de esta navegación, se tardaba el aviso de ellos de la costa de Chile más de dos meses, y porque pareció fuera de propósito venir navíos cargados de mercaderías á pasar por el Estrecho para la mar del Sur, pues en ella no habían de poder

venderlas, y hay armada de S. M. para defensa de este reino y castigo de los enemigos: particularmente en el de Chile que no hay sino indios con quien poder contratar, y es la tierra más pobre que tiene el mundo, por no se labrar las minas de oro, respecto de estar los indios de guerra, que es imposible con los de ella tener alguna salida de sus mercaderías, ni con los españoles de allí, que también es gente muy pobre y necesitada, y tienen prohibición de semejantes contrataciones.

»A los 2 de Diciembre del mismo año de 1599, al anochecer llegó un navío de Chile al puerto del Callao con aviso del Gobernador de aquel reino, de cómo se había descubierto un navío grande de corsarios en aquella costa, y que quedaba á los 4 de Noviembre surto en la isla de Santa María, que está nueve leguas del puerto de la Concepción, donde asiste el gobernador, abriendo las portañolas y sacando la artillería, y que por las muestras que daba, parecía que estaba aguardando compañía de otros navíos.

»Esta misma noche se despacharon avisos por toda la costa de arriba y de abajo dándole de la nueva que llegó de los corsarios, para que las justicias del reino le tuviesen y previniesen en los puertos de las defensas necesarias, é hiciesen retirar los bastimentos la tierra adentro.

»A los 3 de Diciembre por la mañana, después de haber tenido Acuerdo general, se vino el virrey al puerto del Callao á mandar aprestar los navíos y galeones de la armada de S. M., dejando orden en la ciudad de los Reyes para que se levantase gente de guerra y mar para ella, demás de la que tenía: y se hizo esto con tanta priesa, que con toda brevedad se puso la armada en la buena orden que convenía, y se aprestó otro navío nuevo y grande, de un particular, y se le metió la artillería y demás cosas necesarias para que fuese de armada.

»A los 4 de Diciembre se despacharon dos barcos de aviso, el uno para Tierrafirme dándole á D. Alonso de Sotomayor, Presidente de Panamá, de la entrada en esta mar de los enemigos, y el otro para Guatemala y la Nueva España, para que en todas partes estuviesen advertidos y mandasen prevenir las cosas necesarias para su defensa y ofensa de los corsarios.

»En 6 de Diciembre tuvo el virrey cartas del gobernador del Río de la Plata escritas en 24 de Agosto y 1.° y 5 de Septiembre del año pasado de 99, con aviso que á los 29 de Julio de él, se había descubierto desde el puerto de Buenos Aires un navío á la vela, de mayor porte de los que suelen ir á él, y que llevaba delante un batel sondando el río, y entendiendo que era

de Sevilla ó de negros, envió el gobernador algunas personas á él, y hallaron ser de flamencos de Astradama de Holanda, y que traía mercadurías de su tierra para rescatar y vender.

»Habiéndoselos dado á entender que había prohibición de S. M., y que no trayendo licencia suya ó registro no podían hacerlo, y juntamente para asegurarlos y que no se les fuese, se les dijo que avaliasen la ropa y la echasen en tierra y que se les compraría; con esto se desembarcó el capitán con algunos flamencos, y llevó á tierra una barcada de ropa, y diciéndoles que fuesen sacando la demás, respondió que en vendiéndose aquella iría desembarcando más; y viendo el gobernador que con esta ocasión se excusaba, después de haberle persuadido algunas veces la echase en tierra toda, y vió que no lo quiso hacer, le prendió con los demás flamencos, que serían ocho ó nueve; y viéndose el capitán oprimido, escribió á los del navío que le enviasen las mercaderías, y no lo quisieron hacer: antes detuvieron tres hombres de la tierra que fueron con la carta, y dispararon una pieza en señal de quererse hacer á la vela sin aguardar más.

»El capitán volvió á escribirles con tres indios para que no se fuesen y sacasen la ropa en tierra, pues se daría buena salida á ella, y tampoco lo quisieron hacer, y detuvieron así-

mismo los indios en el navío, y dispararon otra pieza, y finalmente se detuvieron en esto hasta 5 de Septiembre que se fué el navío, habiendo antes dejado los españoles é indios que habían detenido, y su capitán y demás flamencos que habían desembarcado con él, y otros tres que cogieron en otro paraje, seis leguas del Paraguay, habiendo ido á tierra con la barca á los 15 de Septiembre.

»El nuevo gobernador del Río de la Plata dió aviso de haberle tenido del Río Genero [sic], que á los 10 de Febrero del propio año, habían llegado á aquel puerto cuatro navíos flamencos que decían que iban á la India por mandado de D. Manuel, Rey de Portugal, y que pidieron allí bastimentos por sus dineros, que se los pagarían muy bien, y no se los dieron, y á cabo de cinco días se vinieron á la isla de San Sebastián que está 32 leguas más cerca del Paraguay, y que el gobernador del Río Geneyro les mató siete hombres.

»Avisa el dicho gobernador del Río de la Plata, que el capitán y demás marineros que tenía presos declararon que había diez meses que salieron de Flandes ocho navíos, y que los cuatro se dividieron en la línea para ir por el cabo de Buena Esperanza, y el suyo y los otros tres de cuya conserva se había apartado, habían de pasar el Estrecho de Magallanes, y entrar en

la mar del Sur, y rescatar las mercaderías que traían, por plata.

»A los 8 de Diciembre por la tarde, llegó al puerto del Callao un navío flamenco que había entrado por el Estrecho con otros cuatro de cuya conserva se apartó con una tormenta que les dió después de haber desembocado, y fué á dar al puerto de Valparaíso en Chile, donde por hallarse la gente que venía en él muy enferma y necesitada de bastimentos, se dieron al capitán Jerónimo de Molina, Corregidor de la Ciudad de Santiago, el cual, habiéndole sacado las mercaderías, que eran muchas, envió el navío al virrey con el capitán Antonio de Ulloa y cuatro soldados, y algunos indios y seis flamencos del mismo navío, dejando allá el capitán y demás gente de él, que por todos eran 22 personas las con que había llegado á Valparaíso.

»Juntamente trajo este navío cartas del gobernador de Chile, que había enviado por tierra á aquel puerto, para el virrey, con aviso que después de haber despachado el primero de que quedaba el navío grande de corsarios en la isla de Santa María, se había visto otro dos leguas del mismo paraje, que asimismo era de enemigos, y que habían escrito una carta á los de la isla, diciendo que ellos eran amigos y vasallos del Rey Nuestro Señor, y

que venían de paz con mercaderías de Flandes para venderlas, y que se les diesen bastimentos é hiciese buena acogida, pues no venían para hacer daño.

»El virrey mandó examinar los seis flamencos, cada uno de por sí, teniéndolos apartados los unos de los otros para este efecto. El uno era condestable de la artillería, el otro contramaestre, el otro carpintero del navío, y los demás marineros y grumetes: y por las preguntas que se les hizo y sus declaraciones y confesiones consta y parece que salieron del puerto de Rotradama en Holanda á los 27 de Junio de 1593, cinco navíos, y venía por general de ellos Simón de Cordis, y que no habían tomado otro puerto por el camino hasta el Estrecho, sino el de Lope González casi un grado de la línea de la banda austral, donde hicieron agua y leña, y prosiguieron su viaje por el Estrecho, y tardaron en llegar á él muy cerca de cinco meses, y embocaron por él á los 6 de Abril de 99 [1599], é invernaron en el Estrecho cerca de otros cinco, y todos juntos en compañía le pasaron y entraron en la mar del Sur á los 4 de Septiembre.

»Su navío se dividió de los demás con tormenta, y fué á dar á Valparaíso como está dicho, y que salieron los cinco navíos cargados de mercadurías de su tierra, así de holandas, rua

nes, plomo, hierro, clavazón, paños, mosquetes, arcabuces, como de otras muchas y diversas cosas con intento de rescatarlas por plata en las costas y puertos del reino de Chile y otras partes, aunque los seis flamencos dicen, que cuando salieron de su tierra se les dió á entender que no iban sino á la India de Portugal por el Cabo de Buena Esperanza, y que no supieron que habían de pasar el Estrecho ni venir á esta mar, hasta que se hallaron cerca de él, y que todos los cinco navíos sacaron de su tierra 470 hombres, y que se les ha muerto más de la mitad de ellos, y que los bajeles vienen muy artillados y con mucha pólvora y balas y otras municiones, como se ha echado de ver por el que llegó al Callao, que con ser el menor de ellos traía 19 piezas de artillería y otras dos en el lastre, y todos los demás aparejos necesarios de guerra.

»También declararon los dichos seis flamencos, que á 1.º de Mayo de 98 habían salido ocho navíos del puerto de Tejel que es junto á Astradama, para el cabo de Buena Esperanza, y por general de ellos Juest Bruth y que los armaron y cargaron de mercaderías, y que el Príncipe Mauricio, Gobernador de los Estados, les prestó la artillería que sacaron de su tierra, y de estos se puede entender es el uno el que llegó al Río de la Plata, y que asímismo queda-

ba en Holanda aprestándose otra escuadra de cuatro navíos, y que se decía públicamente que habían de entrar por el Estrecho, y que era general de ellos Oliver de Nort.

»A los 13 de Diciembre llegaron en un navío al Callao 280 soldados que se habían levantado en Quito para Chile, y con esta gente se acabó de atripular la Armada.

»A los 23 de Diciembre por la tarde llegó al dicho puerto del Callao un barquillo que despachó el gobernador de Chile desde la Concepción, á los 26 de Noviembre, con el capitán Antonio Recio de Soto, con aviso de que en la isla de Santa María quedaban dos navíos grandes de Corsarios Capitana y Almiranta, y que había 22 días que estaban en aquel paraje surtos, y envió dos cartas originales que el General Simón de Cordes había escrito, la una al gobernador y la otra á los de la isla de Santa María, y en entrambas referían ser navíos de Flandes y de amigos, y que eran vasallos de S. M., y que como tales esperaban ser bien recibidos en Chile: y que pues venían de paz, se les enviase bastimento, por sus dineros, y alguna persona para que los viese, y tratase con ellos lo que conviniese: y el dicho gobernador por tener alguna noticia de lo que eran estos navíos, envió el dicho capitán Antonio Recio á ellos, el cual fué y entró en la nao capitana, y estuvo en ella

dos días, y luego que volvió donde estaba el gobernador, le despachó con el barquillo referido para que pudiese mejor dar cuenta al virrey de lo que había visto en los enemigos; y por la que dió á su Señoría de palabra, parece que la Capitana es urca de 500 toneladas, y que viene muy bien artillada y en orden de guerra; pero que no vió en ella más de 47 ó 48 personas; y aunque le dieron á entender que traían bastimentos para dos años, los que le mostraron, no serían para más que dos meses, y no le dejaron entrar en la nao Almiranta, y tuvo sospecha que fué porque no echase de ver la poca gente que podía haber en ella; porque demás de la que se les ha muerto por el camino, los indios de Arauco de guerra le mataron más de 26 ó 27 hombres que saltaron en tierra en una chalupa, y que será (la Almirante) de 350 toneladas.

»También le dieron á entender al dicho capitán Recio, y lo escribieron al gobernador que aguardaban otros cuatro navíos de su conserva que habían quedado atrás con no ser más de dos los que faltaban, que estos se dividieron con el que llegó á Valparaíso con la tormenta que les dió después de desembocado, y envió á pedir el dicho general Simón de Cordes al gobernador de Chile un piloto para que los metiese en el puerto de la Concepción, porque aunque le

traían, no se atrevían por no saber donde habían de dar fondo con seguridad, y que no querían aventurar los navíos por ser tan ricos de mercaderías; y habiéndosele enviado el dicho gobernador para este efecto, sin aguardarlos ni otra cosa, despachó al capitán Recio para que hiciese la relación referida, y también la hizo, de que el general le había regalado mucho los dos días que había estado en su capitana, y que él le había hecho llevar unos carneros y gallinas para asegurarle, respecto de habérsele ordenado así el gobernador, y que lo estimó y agradeció grandemente.

»Después de haber tenido el virrey el aviso referido con el capitán Antonio Recio y haber declarado asímismo los seis flamencos prisioneros, que los cinco navíos traían por instrucciones que si se apartasen con algún temporal después de haber entrado por el Estrecho, se viniesen á juntar á la isla de Santa María que está nueve leguas de la Concepción, como queda dicho, y que se aguardasen allí los unos á los otros seis semanas, y que no habiéndose juntado en este tiempo esperasen otras dos. Su Señoría tuvo acuerdo con todas las personas pláticas y de más experiencia de las cosas de la mar y guerra, para conferir y tratar lo que convendría hacerse, en que hubo muchos pareceres de que se enviasen dos galeones y u

patag (ó patache) bien armados á la costa de Chile, así porque podrían hallar los corsarios en ella, como por asegurarla de los que se tenía aviso habían de venir; y que los demás galeones de S. M. se quedasen en el puerto del Callao á esperar en él lo que se ofreciese, ó fuesen al cabo de San Gallán que está á barlovento del Callao 40 leguas, y otros le dieron diferentemente, y habiéndose mirado y considerado con la Real Audiencia de los Reyes, y con las personas de más larga experiencia, se resolvió y acordó que se despachasen los dos galeones y un patag á Chile para los efectos referidos, y los demás de la armada saliesen para el cabo de San Gallán, y allí aguardasen el aviso de Chile ó á los enemigos si bajasen por esta costa, por ser el cabo que siempre han reconocido los corsarios que han entrado en este mar.

»Y en cumplimiento de este acuerdo, á 1.° de Enero de 1600 años, se hicieron á la vela del puerto del Callao para Chile el galeón almiranta de la armada, y el que se había aprestado para servir en ella, y un patag, de que fué por general D. Gabriel de Castilla, y por almirante D. Francisco de Córdoba, que ha sido en otra ocasión general de la armada real de S. M. en esta mar del Sur, y en compañía de D. Gabriel fué el almirante Hernando Lamero, que lo ha

sido muchas veces de la dicha armada; y llevaron estos dos galeones más de 300 hombres de guerra bien armados y mucha artillería, municiones y bastimentos, y orden para que buscase los enemigos, y procurasen pelear con ellos no los viendo muy superiores; y siéndolo les trajesen siempre á vista ganado el barlovento, que les sería fácil, para que no pudiesen hacer daño en mar ni en tierra; y no los hallando, que se detuviesen en aquella costa hasta los 20 de Marzo, por si llegasen algunos otros navíos de corsarios de que se tiene aviso, y que pasado este tiempo bajasen por Arica y trajesen toda la plata de S. M. y de particulares que de Potosí ha de venir para ir este año á España.

»A los 13 de Enero salió del Callao D. Juan de Velasco con cuatro galeones; en (sic) ellos el navío flamenco y un patage y una lancha para el dicho cabo de San Gallán con orden de estar allí esperando á ver si bajasen los navíos de enemigos ó el aviso de Chile: llevó esta armada más de 600 hombres de guerra y mar, todos de servicio, sin otros aventureros y ofrecidos, y los navíos fueron muy artillados y bastecidos de municiones y bastimentos y de las demás cosas necesarias.

»Por almirante de esta armada fué D. Pedro Sores de Ulloa, que ha sido también general

de ella en otra ocasión, y en la nao capitana fueron Miguel Angel y otras personas que han tenido el mismo cargo y el del almirante, y el maese de campo Alonso García Ramón, y otras de mucho servicio y experiencia.

»Luego que se hizo á la vela la Real Armada para San Gallán, porque el puerto del Callao no quedase sin [la] defensa y reparo que convenía, así en la mar como en tierra, se mandó que en la galera hubiese gente de guerra y que se aderezase y aprestase un galeón nuevo de 400 toneladas que estaba en el puerto, y que de la ciudad de los Reyes, de las ocho compañías de infantería de ella acudiesen de cada una, parte de la gente de guerra á hacer presidio y guarda, y que toda ella estuviese á cargo del Almirante D. Francisco de Alderete Maldonado, y á las ocho compañías de á caballo de la dicha ciudad, se les dió orden estuviesen prevenidas y á punto para acudir á lo que se ofreciese; y á D. Juan de Avendaño se nombró por general como lo ha sido otra vez del dicho Callao, asistiendo en él el Virrey, de ordinario, desde que tuvo el primer aviso de Chile de haber entrado en esta mar los dichos corsarios.

»Desde que D. Juan de Velasco se hizo á la vela con el armada para el cabo de San Gallán, se recibieron algunos despachos suyos con avi-

so de su navegación, que fué con mucha dificultad hasta el dicho cabo respecto de no poder subir el navío flamenco que llevaba en su conserva.

»A los 12 de Febrero, á las cuatro de la tarde llegó al Callao una fragata de Arica con un pliego del gobernador de Chile que había llegado á aquel puerto por tierra á los 26 de Enero, en que dió aviso cómo los dos navíos de corsarios que estaban sobre la isla de Santa María, se levaron é hicieron á la vela á los 29 de Noviembre, sin querer aguardar el piloto, ni la respuesta que el dicho gobernador le enviaba; y que hasta los 12 de Diciembre, que fué cuando se despachó el pliego, no se había sabido más de ellos en aquella costa: y por la dilación que hubo en despachar este aviso y en llegar aquí, que fué de dos meses, no se pudo hacer diligencia en inquirir qué derrota llevan, ni ellos tocaron en los puertos de la costa desde Chile hasta aquí como los demás Corsarios hacían, con que se tomaba lengua y pericia de ellos, y así han causado cuidado y confusión por no saberse la navegación que harán; y si es por mar en fuera, que es lo más breve y seguro para el Maluco, donde dicen que llevan su intento, no es posible encontrarlos por toda esta mar.

»A los 15 de Febrero se envió orden á D. Juan

de Velasco para que desde el paraje de San Gallán, donde estaba con la armada de su cargo, enviase á los 21 del el galeón y galizabra al puerto de Arica para bajar la plata de S. M. y particulares al Callao de Lima, respecto de que aunque D. Gabriel de Castilla llevó orden de venir de Chile para aquel puerto y traella, como las cosas de la mar suelen ser inciertas, y la más importante es que la Real Hacienda no deje de despacharse á tiempo que pueda bajar á Tierrafirme, en el que conviene se previnó (sic) de este remedio.

»A los 26 del dicho Hebrero llegó un aviso del dicho general D. Juan de Velasco de que despachó la galizabra á Arica el día que se le mandó, que fué á los 21.

»A los 28 se despachó orden al dicho D. Juan de Velasco, que luego se volviese con los navíos de la Armada al puerto del Callao, así por estar el tiempo tan adelante, como por convenir aderezarlos para bajar con la plata á Tierrafirme.

»A los 4 de Marzo se despachó del Callao un barco con orden que fuese por los puertos de abajo hasta la bahía de San Marcos, á tomar lengua si los enemigos habían parecido, y de lo que hallase avisase luego desde el puerto de Manta, para cuyo efecto envió orden al corregidor de Guayaquil, tuviese cuidado de des-

pachar las cartas con toda brevedad al virrey.

»A los 19, 20 y 21 de Febrero, se oyeron disparar cantidad de tiros por la costa arriba donde estaba la Armada esperando los enemigos, y todos afirmaban que eran de artillería, y que debían de estar peleando con ellos, que causó mucho contento, hasta que después llegó carta al virrey, de los 24 de Febrero, del general de la Armada en que no trataba de nada de esto, y á los 5 de Marzo tuvo aviso de que en las provincias de Camaná y sus vasallos [valles?] había caído y llovido tanta ceniza, que casi cegaba la gente, y que no se veían unos á otros con la obscuridad grande que hacía, y se oyeron tantos tiros en distancia de 90 y 100 leguas la costa arriba y abajo en un mismo tiempo, que ha causado mucha admiración; y escriben que debe proceder de haber reventado un volcán que está junto á la ciudad de Arequipa de donde se aguarda la nueva cierta de lo que ha sucedido.

»A los 10 de Marzo por la tarde entró en el puerto del Callao el galeón Capitana de la Armada, y los demás de su conserva quedaron fuera por las calmas y viento contrario que les hizo, y á los 11 y 12 acabaron de entrar y surgir en el dicho puerto.

»A los 16 del dicho Marzo por la tarde, se despachó un navío de aviso á Guatemala y

Nueva España dándole del estado de las cosas hasta aquel día.

»En 13 de Abril por la tarde, llegó un barco de aviso de Chile, que le despachó D. Gabriel de Castilla con cartas suyas, dándole al virrey de que llegó á aquel reino á los 13 de Febrero, y que no halló ninguna nueva de los corsarios, y que los indios de guerra habían sobresaltado á los 24 de Noviembre á la ciudad de Valdivia, y muerto y llevado toda la gente de ella, y el mismo barco trajo aviso de que le alcanzó el dicho D. Gabriel en el puerto de Arica donde llegó con los galeones de su cargo á 1.° de Abril, habiendo salido de Chile el 21 de Marzo, y quedaba recibiendo la plata de S. M. y particulares, y dió aviso que procuraría salir con ella á los 7 ú 8 del mismo Abril, y que había dejado el patache, que llevó en su conserva, en la costa de Chile, con orden que se estuviese en ella todo Marzo, y se viniese reconociendo todos los puertos hasta el Callao, por tener lengua de lo que hubiese, y trajese aviso de ello; y que hasta los 2 de Abril no había llegado la galizabra á Arica, con haber tantos días que partió desde San Gallán para aquel puerto.

»A los 14 de Abril y á las cuatro de la tarde llegó al Callao un navío de Chile con aviso de que á los 28 de Mayo llegaron al puerto de Valparaíso de aquel reino (de donde había salido

don Gabriel de Castilla á 2 de él) dos navíos de corsarios pequeños, y quemaron otros dos de los nuestros que estaban en él para cargar de los frutos de la tierra, y se llevaron otro, y luego se hicieron á la vela del dicho puerto, y en su compañía traían un patag, que á todos pareció ser el que dejó D. Gabriel de Castilla, y que se entiende le cogieron en la isla de Santa María, donde había quedado para el efecto referido.

»La misma tarde 14 de Abril se despacharon avisos por toda la costa de arriba y abajo dándole de esta nueva.

»A los 15 se despachó un barco de aviso la costa abajo hasta Paita, y de allí á la de Guatemala, dándole al presidente de aquella Audiencia y al Virrey de la Nueva España de lo que sucedió en Valparaíso.

»A los 20 de Abril por la tarde se oyeron en el puerto del Callao algunas piezas de artillería, y aunque se dudó si lo eran, la última que se oyó fué tan clara, que todos lo afirmaron, y respecto de que hacía mucha neblina, y el tiempo muy cerrado, se entendió que podría ser D. Gabriel de Castilla con los galeones que se aguardaban de Arica con la plata, y se mandó disparar una pieza grande desde la nao capitana para ver si respondían á ella, y luego que se disparó respondieron con otra desde fue-

ra hacia la parte donde se habían oido las primeras, con que se acabó de confirmar ser don Gabriel de Castilla; y á la media noche llegó la chalupa con carta suya para el virrey, con aviso de que quedaba surto una legua de este puerto para entrar de día.

»A los 21 por la mañana se descubrieron los dichos galeones del cargo de D. Gabriel surtos con calmas, y á las 8 h. dieron velas, y á las 12 de mediodía entraron en el dicho puerto.

»A los 23 entró el galeón galizabra, que con malos tiempos que tuvo en el viaje, no pudo llegar á Arica, y le obligó á arribar.

»A 29 de Abril llegó un barco de aviso de Chile en que vino el capitán D. Pedro Paz de Castillejo, y le dió de haber visto dos navíos junto al puerto de Arica, que no podían ser sino de enemigos, por el paraje y tiempo con que los vieron.

»Y asimismo trajo cartas del licenciado Vizcarra, teniente general de aquel reino, con nueva de que habiendo el gobernador D. Francisco de Quiñones acudido al socorro de la ciudad Imperial, que la tenían cercada los indios de guerra, tuvo en el camino una buena suerte en que quedaron 370 de ellos muertos y 40 presos, y los demás se retiraron huyendo de nuestra gente.

»En 5 de Mayo á las 8 de la noche, llegó al

Callao un navío del Valle que llaman de la Nasca, y dió aviso que dos días antes había encontrado un barquillo que venía de Chile, y en él el capitán Francisco de Ibarra, y que le dijo que habían tomado los enemigos y después le echaron en tierra, y que en breve entraría el dicho barquillo, y de él se sabría con puntualidad lo que le había pasado con los corsarios.

»Este mismo día y hora llegó otro aviso de abajo, del corregidor de la villa de Santa, de que había llegado á ella un portugués, el cual le dió por nueva que viniendo en un navío del Realejo, le tomó una urca grande de 400 toneladas con una lancha con 18 mosqueteros que le salió al encuentro, y que le prendieron á él y otros ocho hombres que encontraron en dicho navío sobre el cabo de San Francisco á los 28 de Marzo, y que después de tres días le echaron en tierra junto al puerto de Manta á este portugués y otros dos hombres por hallarse enfermos, y que la dicha urca traía 75 flamencos y 26 piezas de artillería las 12 de bronce y las demás de hierro colado, y que supo de los dichos flamencos cómo se les había ido á fondo otro navío su compañero, y que les preguntaban por la plata de S. M., y que andaban de una vuelta y otra sobre el dicho Cabo de San Francisco, y júzgase ser esta urca la capitana

de Simón de Cordis, el que estuvo en la isla de Santa María desde los 6 hasta los 28 de Noviembre juntamente con otro navío.

»A los 6 á mediodía llegó el barquillo en que venía el dicho capitán Francisco de Ibarra, el cual dió por nueva, que habiéndole dejado el general D. Gabriel de Castilla con el patag, de que él iba por capitán, en la isla de Santa María con orden de que estuviese en ella todo Marzo, como atrás queda referido, llegaron al paraje que él estaba dos navíos de corsarios flamencos, y habiéndole dado caza un día y una noche por haberle faltado las velas le alcanzaron y tomaron, y que de allí fueron al puerto de Valparaíso, y quemaron los dos navíos que asimismo queda advertido atrás; y que de allí bajaron al puerto que dicen de Guasco, 25 leguas más abajo de la Serena en la costa de Chile, adonde echaron en tierra á 5 de Abril al dicho capitán Ibarra con las demás personas que habían tomado en su patag, salvo el piloto y dos negros que se le quedaron con ellos, y dió por aviso que los dichos navíos son de la escuadra de Oliver de Nort el tabernero, el cual salió del puerto de Astradam con cuatro navíos, y que el uno quemaron en el Estrecho por estar maltratado, y que el otro que les faltaba era la almiranta, que se desvió de ellos en 43 grados después de haber desem-

bocado, y que no sabían más de ella, y que venían con orden de aguardarse en Morromoreno 70 leguas arriba de Arica, y que traían armado el patag que le tomaron y intento de venir por los puertos de Arica, Quilca, Paita, Guayaquil y Cabo de San Francisco á robar lo que hallaren, y de allí ir por la costa de la Nueva España y hacer lo mismo, y después á las Californias, y dar carena y aguardar las naos que vienen por el mes de Noviembre de las Filipinas, y dijo el dicho capitán Ibarra, que la capitana del dicho Oliver de Nort en que estuvo 11 días, y trae 24 piezas, las 12 de bronce y las demás de hierro colado, y que de las seis no se pueden aprovechar, y que es de 250 toneladas, y el otro navío que venía en conserva es pequeño de 50 toneladas, y la almiranta que les falta es de 350 toneladas, trae 28 piezas de artillería, según lo entendió de los que venían en la capitana del enemigo, y el otro navío que venía con ella en su conserva era pequeño de 50 toneladas.

»A los 8 de Mayo por la tarde se despachó del puerto del Callao al general D. Juan de Velasco, con cuatro galeones y un patag de Armada, muy en orden de todo lo necesario con la plata y tesoro de S. M. y hacienda de particulares para el Reino de Tierrafirme, y no pudo ir antes respecto de los avisos que llegaban de los corsarios, y los nuevos acuerdos que sobre todo

se tomaban, que esto y otras dificultades que se ofrecieron causó esta dilación, y la capitana y almiranta de esta armada fueron sin plata para que si acaso encontrasen con el enemigo, pudiesen pelear con más seguridad.

»A los 9 de Mayo en la noche llegó el portugués que había dado la nueva de la urca con un hombre que le traía á cargo, y después de haberle hecho algunas preguntas, declaró haber sido embuste y mentira cuanto había dicho, y que le había obligado á ello estar con necesidad y desear venir á la ciudad de Lima, y no hallar otro mejor medio para que le diesen lo que había menester por el camino sino el haber inventado este embuste, á cuya causa fué preso y castigado para que se entendiese haberlo sido.

»A 13 de Mayo llegó un aviso de la costa de abajo del Corregidor de Paita, de que á los 2 del mismo había entrado en aquel puerto un navío, y le dió por nueva como otros cuatro de corsarios le corrieron dos días hasta la punta de la Aguja, y que el dicho Corregidor despachó el mismo navío á Panamá, dando aviso al presidente de aquella Real Audiencia, de los enemigos que le habían seguido.

»A los 18 del mismo Mayo se despachó un navío á Panamá con 100 quintales de bizcocho y cantidad de pólvora y balas y otras municio-

nes para socorro de la Armada que iba á cargo de D. Juan de Velasco, y se le envió orden para que desde Tierrafirme saliese luego en habiendo desembarcado la plata y tesoro con tres galeones y el patag, en busca de los corsarios si acaso no los hubiesen encontrado y castigado antes por el camino, y fuese en su seguimiento y alcance por la costa y puertos de Nueva España hasta las Californias, y cabo de San Lucas, y que el otro galeón se volviese al Callao con el general Miguel Angel, que fué por almirante de D. Juan de Velasco.

»En 19 de Mayo se dió aviso al virrey de la Nueva-España con un navío que partió para aquel reino de lo que se ofrecía de los corsarios, y de que la Armada de S. M. había de ir desde Panamá en su busca, para que estuviese advertido de ello y la mandase favorecer y proveer de lo necesario.

»En 30 de Mayo llegó un despacho de Paita de D. Juan de Velasco en que dió aviso, que á los 15 de él había tomado aquel puerto donde halló la nueva referida de que los cuatro navíos de corsarios habían corrido uno de los nuestros hasta allí, y que luego el mismo día proseguía su viaje con la plata la costa abajo, y con la esperanza de encontrar los corsarios en el camino.

»En 11 de Junio llegó aviso, de que en los

puertos de Pisco, Chincha y Cañete que están en el Callao á 20, 25 y 30 leguas, se había visto una lancha y que por no haberse querido dejar conocer la gente de ella desde tierra, ni tomado ninguno de aquellos puertos, y haberse detenido cinco días fuera de ellos en aquel paraje, se ordenó al almirante Hernando Lamero que saliese del Callao con una fragata y una lancha con ocho piezas de artillería y 100 mosqueteros en su busca, y habiendo navegado hasta Cañete, pareció ser la dicha lancha de Chile, y que con vientos contrarios no había podido bajar, la cual entró en el Callao á los 20 de Junio, y el almirante hizo lo mismo. Dió por nueva que un navío grande de corsarios había parecido en la costa de aquel reino junto á la Concepción á los 25 de Abril, y tomó uno de los nuestros que había salido de aquel puerto para la isla de Santa María á cargar de bastimentos para el fuerte de Arauco, habiéndose escapado toda la gente de él en la chalupa.

»Luego al mismo punto se despacharon avisos por la costa de arriba y de abajo, dándole del corsario que quedaba en Chile para que se estuviese con cuidado y vigilancia.

»En 1.° de Julio llegó un barco de Arica al Callao con aviso que á los 18 de Junio estuvo un navío grande de corsarios sobre aquel puer-

to, que con dos lanchas acometió en él á querer sacar un barco que estaba surto, y por haberle disparado algunas piezas de artillería desde tierra, y acertado con un balazo á una de ellas, se retiraron y salieron del puerto con gran priesa.

»Luego se despachó nuevo aviso por toda la costa de estos corsarios, y el virrey acudió al Callao á aprestar un galeón de S. M. y otros tres navíos de particulares para salir en su busca, y á los 8 de Julio salió D. Gabriel de Castilla del Callao con el dicho galeón y demás navíos, y una lancha muy bien en orden de artillería y municiones, y 400 personas de mar y guerra, con orden que fuese la costa arriba como 10 ó 15 leguas, y por entenderse que este corsario habría pasado abajo, y que no dejaría de tocar en Paita y reconocer el cabo de San Francisco, se ordenó que el almirante Hernando Lamero, que lo era de esta armada, fuese con los tres navíos de ella y la lancha en seguimiento de estos corsarios, y los buscase por los puertos y cabos de la costa abajo para castirgalos y asegurar los navíos que se esperaban de Panamá y Nueva España, y á D. Gabriel de Castilla que se volviese al puerto del Callao con su galeón capitana por la guarda y defensa de él, y de los navíos de particulares que en él hay de ordinario.

»A los 10 de Julio llegó otro aviso de Chile al Callao, de que á los 2 de Mayo quedaba surto en el puerto de la Concepción el navío de corsarios que había tomado el de los nuestros á los 25 de Abril, y que trataba de querer rescatar mercadurías, y que aunque se le ofreció hacer buen tratamiento no quería echar la gente ni la ropa en tierra, y que asímismo tenía en su compañía el dicho navío que había tomado, y no le quería entregar ni dar á su dueño aunque se lo pedían con toda instancia, por vía de rescate ó de otra manera, y que también á los 2 de Mayo se había visto pasar desde la Concepción otro navío grande de corsarios por fuera del puerto, y este se entiende sin duda, el que pareció en Arica á los 18 de Junio pasado como queda dicho.

»A los 15 de Julio á las 10 de la noche llegó aviso del maese de Campo Juan de Arrolas corregidor de Camaná, que á 1.° del mismo, un navío grande de corsarios siguió una fragata que había salido del puerto del Callao para el de Quilca, y que aunque la tuvo casi rendida se les había escapado, y que le fué dando caza todo un dia, y después otro en la tarde.

»A los 17 del mismo Julio llegó otro aviso de abajo, del corregidor de la villa de Santa, de que á los 11 de Julio había llegado sobre aquel puerto un navío grande de corsarios, y que ha-

bia enviado la lancha á reconocerlo, y que el mismo dia se hizo á la vela la costa abajo, y que á los 12 del dicho Julio. habia [ido?] en el mismo el almirante Lamero con dos navíos de armada y una lancha en su busca; y que sin haber surgido, al punto que se le dió el aviso del enemigo. fué en su seguimiento la vuelta de Trujillo.»[17]

El lector ha visto plenamente confirmado, que el número de buques mercantes puestos en movimiento con motivo de la entrada de un pirata al mar del Sur, no ha dejado de ser considerable.

Piratas en el Pacífico.—Siglo XVI.

Como acabamos de decir hace un momento, este estudio es el que más datos puede suministrarnos acerca de los buques de tráfico y de guerra que cruzaban las aguas del mar del Sur, desde Panamá hasta el Estrecho de Magallanes.

Todos ellos eran fábricas de nuestros astilleros americanos diseminados desde Talcahuano al Realejo, todos evidentes testimonios del adelanto de la industria naviera en el virreinato del Perú.

Huyendo unos de los piratas, cayendo otros en su poder, cuáles quemados, cuáles echados

á pique en los puertos ó en el mar, cuáles conservados ó para aumentar las fuerzas piráticas, ó para reemplazar las embarcaciones que se les averiaban por varadas, combates, etc., la Relación que ahora doy y que á seguida amplío, ofrece lances curiosísimos y variados, siempre dentro de la materia que tratamos, siempre instructivos y completamente verídicos, y, lo que más de cerca ahora nos toca, siempre haciéndonos ver cuánto y cuán deprisa crecía la industria naval en las aguas del Pacífico, á medida que la población aumentaba, y las demás industrias tomaban cada día mayores vuelos.

Pongo, pues, al pie de la letra la Relación, creo que inédita, del peruano D. Eusebio de Llano Zapata, para tener recopilado cuanto he de ampliar, por lo verídica que es, por darla á luz, y para que el que guste ver reducido á pocos renglones lo más principal que cada excursión pirática hizo y dió que hacer, lo halle pronta y fácilmente en ella.

Año de 1577-79. — Francisco Drake, natural del Condado de Duo en Inglaterra, ó como otros quieren, nacido á bordo de un navío, fué el primer pirata que infestó las costas del Sur, mandando el navío Dragón, uno de los de la escuadra de Juan Hawkins. Robados muchos

lugares de Castilla del Oro, se retiró á Inglaterra.

Equipó luego en Plymouth una escuadra de cinco navíos, y fingiendo destino á Alexandría, salió el 15 de Noviembre para el mar del Sur, al que entró por el Estrecho de Magallanes.

Registró las costas de Chile, y apresó en la altura de Valdivia un navío con 25 mil pesos en oro. Sin ser sentido llegó al Callao, y de doce navíos que había surtos en el puerto, se llevó uno cargado de plata, y cortó las amarras de los demás.

De aquí, continuando sus hostilidades, apresó sobre el cabo de San Francisco una embarcación con trece cajones de plata y 80 libras de oro. Con estas riquezas subió hasta la altura de 40° N., de donde descendiendo á las Molucas, hizo escala en la isla de Java.

Después, doblando el cabo de Buena Esperanza, regresó á Inglaterra, y presentó á la reina Isabel más de 800 mil pesos, habiéndose burlado de once navíos de guerra, que para contener sus insultos, había mandado equipar por los años de 1580, D. Francisco de Toledo, virrey de Lima, con instrucciones de que le esperasen á la boca del Estrecho.

Adiciones.—Francisco Drake nació en Tavistock (Devonshire) el año de 1540. Sus padres

lo entregaron á un piloto amigo suyo, dueño de un pequeño bajel con que comerciaba á los puertos de Zelanda y Francia, para que le enseñase el arte de la navegación.

Con la inclinación y el ejercicio, se adelantó á su maestro, y le supo ganar la voluntad, de suerte, que cuando murió sin tener hijos, ni otro heredero, le dejó el navío: con él continuó el mismo tráfico hasta el año de 1567, que sabiendo que Juan Hawkins armaba una escuadra para pasar á hostilizar las costas de los españoles en las Indias, llevado del espíritu de la codicia, y del aborrecimiento á nuestra nación, vendió su navío y pasó á Plymouth á ofrecerse de voluntario en el armamento.

Con el crédito que ya gozaba de intrépido, buen marinero y soldado, le dió el nuevo jefe el comando del navío *El Dragón*, con el cual fué principal director de las muchas é interesadas presas que cogió aquella escuadra, y horribles hostilidades que hizo en Nombre de Dios, en Santa Marta, en el Río de Hacha, y en otros lugares de Castilla del Oro.[18]

Sin embargo, sacó Drake de esta campaña menos gloria que provecho, porque corriéndose Hawkins hacia la Nueva España, fué castigado en las aguas de Veracruz por nuestra armada, á órdenes de su general D. Francisco Luján, en cuyo poder quedó la mayor parte de

los buques ingleses abandonados primero por Drake y luego por Hawkins (1).

Más afortunado en 1572, que volvió de nuevo á América, saqueó á Nombre de Dios y otros puertos, retirándose después á su patria con buen botín.

Protegido por Isabel de Inglaterra, armó en Plymouth una expedición compuesta de cinco buques, con ánimo de entrar al Pacífico y piratearlo por completo. Se dió á la vela el

---

(1) Hawkins entró con nueve navíos en Veracruz, y obtuvo permiso para componerlos ó carenarlos fingiéndose inofensivo. Con este achaque desembarcó parte de la artillería, y á toda prisa la dispuso en ademán muy hostil á la plaza.

Mientras se ocupaba en preparar el golpe de mano que ideaba, llegó la armada española de trece navíos conduciendo al virrey D. Martín Enríquez, que reemplazaba al Marqués de Falces Enríquez desembarcó en Veracruz, y siguió su viaje á la ciudad de Méjico, sin sospechar siquiera lo que tramaban los ingleses.

Menos confiado, y muy fundadamente, D. Francisco Luján, general de la armada, sospechó que debían ser piratas al ver la multitud de ellos que armados recorrían las calles, y que otros muchos estaban en la playa. Sin más averiguaciones cerró de improviso sobre ellos, y nuestros buques rompieron sus fuegos contra los del enemigo, que sin mucha artillería y poca gente llevó, como era natural, la peor parte del combate.

Drake, conociendo en qué pararía la función, dejó su buque, y tomando el que servía de depósito de cuanto en las correrías anteriores habían robado, se fué con él á Inglaterra. Dícese que cuando Hawkins, también huído del combate, llegó allí, no recibió de Drake cantidad alguna.

15 de Noviembre pretextando viaje á Alejandría, y en la isla de Santiago una de las de Cabo Verde, tomó preso al piloto portugués Nuño de Silva, práctico en la carrera del Brasil, donde se ofreció á conducirlo, y cuyas costas vió, ó al menos pasó cercano á ellas.

El 16 de Septiembre de 1578 terminaba su navegación del Estrecho de Magallanes, y entraba en el Pacífico. Fué tristemente célebre esta excursión por el mucho número de buques que apresó, bien ajenos de encontrar tal pirata en las tranquilas y apartadas aguas de aquel mar, y por lo valioso de las presas.

La primera que hizo este afortunado corsario fué la de la Capitana, navío del licenciado Torres que estaba surto en Valparaíso, y que tenía á bordo más de 14 mil pesos en oro. Con esta Capitana y el galeón que mandaba se dirigió el pirata al puerto de Arica, donde se apoderó del navío de Felipe Cerce con 34 barras de plata que tenía embarcadas, y del navío de un tal maestre Benito: quemó esta nave, reservó la de Cerce, y con ella y con la Capitana acompañando á su hermoso galeón, enderezó la proa á lo que se llamaba entonces puerto de Chile, caleta no lejos de la ciudad de Arequipa, por aviso que tuvo de estar en ella el navío de Bernal Bueno, cargado de plata.

Y así era efectivamente; mas llegó tarde,

porque cuando se presentó, Bueno había desembarcado las 500 barras de plata y puéstolas á buen recaudo. Parece incorporó á su escuadrilla el buque de Bueno, el cual soltó en alta mar como los otros, que ya saquedos, más le servirían de estorbo que de provecho.

Su rumbo era al Callao, y entre este puerto y el de Chile se encontró con otros navíos que tomó y soltó, por no serles de utilidad alguna. Bien cerrada la noche entró al Callao y abordó directamente al navío de Miguel Angel, por soplo que tuvo de que se le había embarcado cantidad de barras de plata de S. M.: y efectivamente se habían reunido para meterlas en dicho buque, pero aún no se le habían embarcado cuando fué asaltado por Drake.

Yerran, por consiguiente, entre los modernos que dan esta presa por hecha, el General Mendiburu (1878) en su Diccionario Biográfico; y la «Relación de las excursiones de los piratas, etcétera,» publicadas por el Coronel Odriozola (1864), también peruano; y entre los antiguos Laet, libro 10, cap. 23, y otros muchos. La presa fué la del navío de San Juan de Antón, como por estas palabras lo dice Caravantes.[19]

»Surgió Drake en el puerto del Callao en 13 de Febrero de 1579, donde cortó los cables á las naos que estaban surtas para que diesen á la costa y no le pudiesen seguir; se fué costeando

hacia la ciudad de Panamá, y sabiendo que era partido seis días antes el navío de San Juan de Antón con la plata y oro de S. M. y particulares, le alcanzó junto al cabo de San Francisco, y pidiendo el registro al maestre, fué por él recibiendo las partidas.»

Burlado en su esperanza y descubierto, no quiso esperar en el Callao la luz del día, sino mandó picar los cables á 17 navíos que había allí surtos, y los palos mayores á los dos de más capacidad, y apoderándose del de Alonso Rodríguez Baptista, se hizo al mar.

En la declaración que el piloto portugués Nuño de Silva, que iba como prisionero con Drake, prestó, después que le dejó ir en libertad, se lee, que poco antes de entrar al Callao encontró el pirata tres navíos que dejó pasar sin hostilizarlos: estos ó el barco que halló frente á Cañete, como dice otra relación, debieron comunicarle, á mi juicio, la clase de cargamento destinado á la nave de Miguel Angel.

No bien supo el virrey Toledo lo ocurrido, bajó inmediatamente con gente de guerra al Callao, é hizo armar prontísimamente dos navíos para que lo siguieran. La persecución fué corta, pero no infructuosa, porque se recuperó el navío de Miguel Angel que soltó ó largó Drake, acaso porque le estorbara.

Temíase que no hubiera entrado solo al Pa-

cífico el galeón pirata, sino que tras él vinieran otros buques, y quizás obedeció á esta sospecha el envío que á las costas de Chile hizo del *San Francisco* y del *Nuestra Señora de la Esperanza*.

Previsor el virrey Toledo, juntó el Acuerdo, y en él se propuso y aceptó despachar un barco que recorriendo la costa, avisara del peligro. Su principal cuidado debía ser llegar cuanto antes á Guayaquil y comunicar la orden de «poner en defensa y pelea *la galera* de S. M. que allí está hecha á su costa», y si por el camino hallare los navíos de San Juan de Antón y Sebastián Pérez despachados hacía poco, les hiciera desembarcar la plata de S. M. y de particulares que llevaban, en el primer puerto que hubiera oficiales de S. M. y seguridad para guardarla.

Cuidado inútil: porque el navío de San Juan de Antón (Nuestra Señora de la Concepción), hallándose á la altura del Cabo de San Francisco, 150 leguas de Panamá, cayó en poder de Drake, y con él 360.000 pesos que llevaba, á más de los caudales, como ya sabemos.

No fué esta la única presa que hizo el venturoso inglés: cerca de Paita tomó un barco que iba con carga de los Valles, el cual comunicó á Drake que en el puerto estaba fondeado el navío de Custodio Rodríguez, del que se apoderó.

Corriendo la costa hacia Guayaquil, tomó otro navío que había salido de este puerto cargado de jarcia y otras cosas para proveimiento de navíos y gente por cuenta de S. M.: todo ello lo echó Drake al mar, excepto algún cordaje que utilizó, 80 libras de oro, y un hermoso crucifijo del mismo metal, con magníficas esmeraldas por clavos. Túvole Drake devoción, aunque protestante, y se lo llevó.

Unos días después halló y apresó el navío de Gonzalo Alvarez, que iba de Tierrafirme á Lima; y de otro navío que tuvo la misma mala suerte, parece que tomó 200 pares de alpargatas.

Antes de que veamos la segunda determinación del Acuerdo, ampliaré un poco las noticias referentes á la entrada de Drake en el Callao y presa del navío de San Juan de Antón; porque tomándolas del mismo *Diario de navegación*, de Drake, publicado por Hakluyt, convenceré de dos cosas á quien lo necesite: 1.ª de que no tomó en el Callao el navío de Miguel Angel con el tesoro real, como tantísimos autores antiguos y modernos han asegurado; 2.ª que nada hace sospechar la menor connivencia entre los ingleses y los negros de Lima, y que ni un solo inglés puso el pie en tierra aquella noche. Al primer buque que se dirigió Drake, debió de ser el de Miguel Angel; en él encontró una caja llena de

pesos fuertes, y cargamento de sedería y paños finos; mientras pasaba esta presa á su galeón, cortaban otros ingleses los cables á los buques surtos en el Callao. El aviso de que el *Nuestra Señora de la Concepción* había salido poco antes cargado del tesoro del Rey y particulares, para Paita y Arica, se lo dieron al inglés en el buque de Miguel Angel, y así Drake no se ocupó de registrar otro navío alguno de los que encontró en el Callao, sino que al punto levó su ancla y emprendió su viaje de caza al *Cacafuego*, que así llamaban comunmente al navío de San Juan de Antón (1). Persiguiendo á este, fué cuando no lejos de Guayaquil halló y robó el navío del Crucifijo.

El deseo de apresar al Cacafuego era tan ardiente, que Drake, para animar á los vigías á una atención suma, prometió su cadena de oro al que lo descubriera: tocóle tan buena suerte á Juan Drake, que desde el tope del palo mayor le dió vista á las tres de la tarde. A las cinco

(1) To Lima we came the 13 day of February, and been entred the haven, we found there about twelve sayle of ships... Our Generall rified these ships, and found in one of them a chest full of royals of plate, and good store of silkes and linnen cloth, and tooke the chest into his owne ship, and good store of the silkes and linnen. In which ship he had newes of another ship called the *Cacafuego* which was gone towards Paita laden withe treasure..... and with all speede followed the *Cacafuego* towards Paita.

empezó el saqueo; qué encontraron en él, voy á copiarlo literalmente: «We found in her great riches, as jewels as pretious stones, thirteene chests full of royal of plate, foure score pound weight of golde, and five and twentie tunne of silver.» Que dice: le encontramos á bordo grandes riquezas de joyas y piedras preciosas; 30 cajas llenas de reales de plata (pesos fuertes), 80 libras de oro, y 25 toneladas de plata en barras.» Dos bonitos episodios trae Hakluyt ocurridos en este saqueo. Diré solo uno. Un muchachillo del piloto que iba en el *Nuestra Señora de la Concepción*, al ver la gran cantidad de plata que se había sacado de su buque, y teniendo presente los cañonazos que el de Drake les había tirado para que amainasen, dijo al despedirse del inglés: «Capitán; de hoy en adelante, no se llamará nuestro barco Cacafuego, sino Cacaplata; lo de Cacafuego será para el de de V.» Ocurrencia que dió que reir por muchos días al Drake y los suyos.

La segunda determinación del Acuerdo, fué que el virrey proveyese todo lo necesario á dos navíos que con 200 hombres de pelea y la gente de mar que conviniera, fueran en seguimiento del pirata, con orden de hostilizarlo hasta Panamá y aun hasta Nicaragua, si hubiese noticia de haber tomado ese rumbo.

Por general de esta fuerza fué Diego de

Frias, y con él el maese de Campo Arana y el general de las islas de Salomón. Alcanzaron á Drake, pero no osaron acometerle, y volvieron por más socorro, «y se aprestaba *otro navío,* y mejor apercibidos con gran diligencia; y porque no le acometieron, prendió (¿el virrey?) al general, y sus consejeros, y les trató mal.»[20]

Dejemos de contar las demás presas que hizo este nombrado pirata fuera de la demarcación marítima del Perú, y antes de dar algunos pormenores de su buque, tripulación y persona, examinemos hasta dónde pudo llegar en intensidad una Africada que se preparó en Lima, cuando el pirata entró en su próximo puerto del Callao.

Con motivo de la inesperada presencia de Drake en él, sucedió en Lima uno de los episodios más ridículos é inverosímiles que pueden imaginarse, y que ciertamente yo dejaría de poner. si no estuviera plenamente comprobado. Trátalo en todo un canto el famoso arcediano D. Martín del Barco Centenera, en su poema *La Argentina*; hace mención de él D. Sebastián Lorente en su *Historia del Perú*, y lo amplía D. Juan María Gutiérrez en la *Revista del Plata.*[21] De este autor lo copiamos á la letra tal cual lo dá la *Revista Peruana*, tomo 9.°, 1879:

«Las noticias de lo que pasaba en el veci puerto (del Callao) habían llegado también

la capital y á conocimiento del Virrey Toledo, quien no solo mandó tocar las campanas, como en el Callao, sino las cajas de guerra, convocando á la defensa á todo el vecindario limeño.

»La gente se volvió loca con el repentino temor de la súbita noticia y de aquel ruidoso aparato; pero no obstante todo el mundo corrió á las armas, y tanto el medroso como el alentado se cargaban de hierro y partesanas. Los parques y salas de armas no se conocían en la capital del Perú, y era imposible vestir y armar concertadamente ni siquiera á un centenar de hombres, en un caso inesperado como el presente; de manera que las calles de Lima presentaban el aspecto de un Carnaval militar, por la extrañeza de los vestidos, la irregularidad del equipo y la completa libertad con que cada cual tomaba su rumbo, llevando por careta las facciones desfiguradas por el pánico.

»El mismo Centenera, que no es perezoso para entrar en pormenores, y que tiene por principal defecto el reducir á miniaturas en filigrana las figuras corpulentas, y las páginas históricas de mayor importancia, no se halla capaz de decir, aunque consagrara al efecto un largo canto, la turbación y la priesa que se había apoderado de aquel vecindario al saber que un pirata inglés, y luterano de añadidura, estaba allí á las puertas.

»El uno cabalgaba sin silla, el otro, aunque no la hubiese olvidado, iba tan confundido, que no atinaba á dirigir la montura, ni faltó quien se ahorcajara en su vaca, confundiéndola con su caballo. Agréguese á estas causas de perturbación, la influencia de las ideas supersticiosas, los escrúpulos y remordimientos en la proximidad del peligro, y el recelo de sus futuros males, y nos acercaremos á la verdad del cuadro que bosqueja el cronista.

»Pero fáltale un rasgo propio de su ingenuidad que levanta aquí, como en muchas otras partes de su obra, el velo de los misterios de la *colonia*. Así como los indígenas se mostraron en Chile favorables á la invasión extranjera, los negros de Lima, los esclavos, se declararon de hecho y con serias demostraciones aliados y favorecedores del luterano, en presencia de sus propios amos, y desafiando su venganza, que podía pasar más allá de los azotes y de la cadena.

»Los negros, dice Centenera, considerando propicia la ocasión se confabularon entre sí para realizar un ardid famoso, sútil y peligroso, como el mismo advierte, en tiempo de guerra. Esta especie de acuerdo secreto, celebrado entre los esclavos contra la causa de sus amos, consistía sencillamente en ocultar los frenos y riendas del arreo de montar existente en casa

de sus señores, lo que equivalía á dejarlos á pie é imposibilitarles para la huída, ó en otros términos, entregarlos á la merced de la audacia del invasor, tan ponderada por los mismos habitantes de Lima, que bien podían considerarla los negros como irresistible. Así era que, cuando afligidos por el miedo, ensillaban los amos sus caballos y se calzaban las espuelas y embrazaban la lanza, se encontraban sin lo más esencial del arreo para el ginete, que es el freno y las bridas.»

Está pidiendo este trozo del Sr. D. Juan María Gutiérrez, siquiera dos palabras. Que la sorpresa de los habitantes del Callao y Lima, y el pánico que de ellos se apoderó fué grande, es innegable. Nadie esperaba á Drake, ni á ningún otro pirata: todo estaba desprevenido para la defensa. Así, sin armas preparadas, sin noticia cierta de las fuerzas traídas por el pirata, dándolo ya, *ut fit*, el miedo á las puertas de Lima, y pasados á cuchillo todos los *chalacos* ó habitantes del Callao, no dudo yo que tuvieran lugar algunas de las pintorescas y cómicas escenas descritas por el Sr. Gutiérrez, y aun creería que el que equivocó la vaca por el caballo, la montaría de espalda á los cuernos, y apoderado de la cola del animal, la equivocara con las riendas, sintiéndose afortunado en verse así libre de la común etiópica falacia.

Corra, pues, la ensillada vaca, tendida en el escape volador, si es del agrado del Sr. Gutiérrez; pero no nos diga que el episodio de los negros fué casi una segunda edición de las Vísperas Sicilianas, que los negros esclavos de los criollos y de los chapetones se declararon *aliados* y *favorecedores* del luterano, y otras expresiones como esta, que tienen por necesidad que excitar la hilaridad ó la compasión para con su hispanófobo artículo.

Drake entró al Callao cerrada ya la noche, buscó y no encontró la plata en el navío de Miguel Angel, y aquella misma noche se hizo á la mar.

¿Qué alianza puede caber, en vista de esto, entre Drake y los negros esclavos de Lima?

Yo no puedo dar más extensión á este episodio de esconder los frenos, sino la que tiene una travesura de esta clase, concebida y más ó menos ejecutada en el momento del barullo, con ánimo, por supuesto, de acabar con los blancos criollos y peninsulares, si los ingleses entraban en Lima, y alzarse con todas las mujeres blancas y caudales, favorecidos de lo que ellos creerían gran derrota de sus amos.

«Concierto fué este de *morenos* (negros), agrega Centenera, los cuales tienen tanto desamor al blanco, cuanto difieren estos colores entre sí:

Al blanco tienen tantos desamores (1)
cuanto son diferentes los colores.

Carta de D. Francisco Zárate al Virrey de Nueva España. — Realejo 16 *de Abril de* 1579.

«Yo salí del puerto de Acapulco á 23 de Marzo, y vine navegando hasta el sábado 4 de Abril, y media hora antes que amaneciese, vimos con la luna un navío muy junto al nuestro, y el que llevaba el timón dió voces, que se apartase no nos desaparejásemos: á esto no le respondieron haciéndose de los que dormían: diéronles otras mayores, preguntándoles de donde venía el navío: dijeron que del Perú, y que era Miguel Angel, que es un maestre de aquella carrera muy conocido. Quien del navío hablaba era un español, y adelante diré á V. E. su nombre.

»Traía el navío de los contrarios la barca por la proa, como que le venía remolcando, y en un momento se pasó por la popa del nuestro, diciendo que amainásemos, y tirándonos siete ú ocho arcabuzazos: tuvímoslo por tan cosa de burla como después salió de veras.

»De parte del nuestro no hubo resistencia ninguna, ni aun seis hombres despiertos en todo él: entraron tan sin riesgo como si fueran ami-

(1) Al blanco, ¿lo oye el Sr. Gutiérrez? Al blanco sea español de España, ó español de América, y á este, tengo para mí, que tresdoblado.

gos. No hicieron daño en las personas, más de apoderarse de las espadas y llaves de los pasajeros. Informados de quién venía en aquel navío, ordenaron que yo saliese en su batel, y fuese á donde el general estaba.

»Holgué de ello, pareciéndome que tendría más espacio para encomendarme á Dios, aunque en muy poco llegamos á donde él estaba, que era en un muy buen galeón tan armado y artillado, como yo le he visto en mi vida.

»Halléle paseando por él, y lleguéle á besar las manos (á saludarle): recibióme con buen semblante, y llevóme á su aposento á donde hizo que me sentase, y díjome: Yo soy muy amigo de que me traten verdad, porque de lo contrario me amohino, y ansí, vos me la decir, que este es el camino que más puede valer conmigo. ¿Qué plata ú oro trae este navío?

»Yo le dije que ninguno. Volvióme á decir: ¿Ninguno? Solo unos platillos con que yo me sirvo, y unas copas hay en todo él. Estuvo un rato callando, y tornóme á preguntar: ¿Si conocía á V. E.? Díjele que sí. ¿Viene aquí algún pariente suyo ó cosa que le toque? Pues harto más holgara de topar con él, que con todo el oro y plata de las Indias, que ya viera cómo se habían de cumplir las palabras de los caballeros. No le repliqué á esto ninguna.

»Levantóse de su asiento y díjome que me

fuese con él, y llevóme á la cámara de popa de abajo donde había una prisión, que entre ellos llaman *vallesta*; al cabo della estaba un hombre viejo metido: díjome á mí, sentáos; que ahí habéis de estar.

»Yo tomelo con buen semblante, y yéndolo á hacer me detuvo y dijo: No quiero que por ahora la probéis, sino sólo que me digáis quién es este hombre que está en ella. Yo le respondí que no le conocía. Pues sabed que es un piloto que el virrey enviaba á Panamá para que llevase á D. Gonzalo á la China, y llámase Colchero.

»Mandóle sacar de la prisión, y todos nos volvimos á subir arriba. Este era el hombre que nos hablaba desde el galeón cuandó nos tomaron. Estuvimos parlando un muy gran rato hasta que se hizo hora de comer: mandó que me sentase junto á él, y comenzóme á regalar de su plato, y díjome que no tuviese pena que mi vida y hacienda estaban seguros. Yo le besé las manos por ello.

»Preguntóme si sabía dónde hubiese agua por allí, que á él no le faltaba otra cosa, y que en hallándola me daría licencia para que hiciese mi viaje. No osé por entonces pedille nada, aguardé coyuntura, y supliquéle que no permitiese que volviésemos á pasar el golfo de Tehuantepec. Respondióme que él miraría en ello, y me despacharía con brevedad.

»Otro día por la mañana que fué Domingo, se vistió y puso muy galán, y mandó echar todos los gallardetes y banderas que traía su galeón: mandó también que toda la gente de nuestro navío se pasase á otro suyo que él traía que había tomado en esta misma costa, que este oficio vino haciendo después que llegó á la de Chile, donde hubo á las manos un navío con gran cantidad de oro, y otros muchos cargados de plata.

»Entró en el Callao de Lima y cortó las amarras á todos los que había en el puerto, y como el viento era de tierra, salieron á la mar, donde tuvo lugar de saquearlos á su voluntad, y antes que fuese á hacer lo propio al nuestro, me dijo: Véngase un paje vuestro conmigo para mostrarme vuestra ropa.

»Salió de su galeón como á las nueve de la mañana, y estuvo hasta cerca de anochecer, mirando cuanto en los fardos y cofres venía. Lo que á mí me tomó no fué mucho, antes estando cortesano, porque pareciéndole bien ciertas niñerías mías, mandó que se las pasasen á su nao, y dióme por ellas un alfanje y un braserillo de plata: y yo prometo á V. E. que no perdió nada en las ferias.

»Vuelto á su nao, me dijo que le perdonase, que por ser para su mujer había tomado aquello, y que yo me podía ir mañana en entran-

do la virazón. Yo le dí las gracias por ello.

»Otra día por la mañana que fué Lunes, volvió á algunos pasajeros que iban allí sus cajas, y en esto se entretuvo hasta que fué hora de comer: mandó que lo trajesen porque iba entrando la virazón: después de haberlo hecho, dijo, que él propio me quería ir á embarcar, y mandó que le aderezasen su chalupa, y que entrasen dentro dos docenas de arcabuceros; y mandó llamar á uno de los artilleros, y mandóle que cebase media docena de piezas.

»Esto hecho díjome que me fuera á embarcar con él, porque no faltaba otra cosa. Hícelo así y llegamos á nuestro navío, y entró él dentro el primero, y mandó llamar todos los marineros, y dióles á cada una un puño de tostones, y algunos otros hombres que á él le pareció que venían más mal parados.

»Mandó que uno de aquellos marineros se embarcase con él, porque le había de mostrar dónde pudiese hacer aguada, y excusándose todos de que no lo sabían, hizo que metiesen por fuerza en su chalupa á Juan Pascual, diciendo que le ahorcaría si sobre aquello replicaba palabra.

»Con esto se despidió de mí, y las postreras palabras que me dijo fué pedirme encarecidamente, que yo dijese á algunos ingleses que vivían en Lima, cómo le había topado á seis de

Abril; y que iba bueno; de donde se infiere tener espías en todo este reino, y el del Perú: y lo que yo sé decir á V. E. que dos ó tres de aquellos que venían en su servicio, han navegado donde yo en esa carrera de Nueva-España. Dióme á Colchero, y con esto se hizo á lo largo.

»Lleva 3.000 barras de plata, á lo que yo entendí, y doce ó quince cofres de reales de á ocho, y mucha cantidad de oro. Váse derecho á su tierra, y entiendo que no le alcanzará ningún navío que tras él vaya: lleva grandísima voluntad de tornar.

»Este general de los ingleses es sobrino de Juan de Achines, es el mismo que tomó ahora cinco años el fuerte de Nombre de Dios. Llámase Francisco Drac; es hombre de 35 años, pequeño de cuerpo, barbirrubio, uno de los mayores marineros que hay en la mar, así de altura, como de saber mandar su navío.

»Trae un galeón de cerca de 400 toneladas extremado de la vela, y 100 hombres en él todos de provecho y edad para la guerra, y todos tan ejercitados en esta, como lo puedan estar soldados viejos de Italia. Cada uno en particular tiene mucha cuenta de tener limpio su arcabuz: trátalos con amor, y ellos á él con respeto.

»Trae consigo nueve ó diez caballeros hijos

segundos de hombres principales de Inglaterra. Destos son algunos de su consejo, y para cualquier cosa los llama por fácil que sea, aunque no le tome de nadie, más de holgar de oirlos, y sobre aquello ordena él. No tiene ningún privado á estos que digo sienta á su mesa, y á un piloto portugués que trae desde Inglaterra, el cual no habló palabra ninguna en todo el tiempo que yo allí estuve.

»Sírvese con mucha plata: los bordos y coronas doradas, y en ellas sus armas: trae todos los regalos y aguas de olores posibles: muchos dellos decía que se los había dado la Reina.

»Ninguno destos caballeros se sentaba ni cubría delante dél, si no era mandado primero una y muchas veces: traía este galeón suyo como 30 piezas gruesas de artillería, y gran cantidad de artificios de fuego y mucha munición, y otros pertrechos necesarios.

»Su comer y cenar es con música de vigolones (sic): trae todos los oficios de carpinteros y galafates para poder dar lado en cualquier tiempo.

»Tiene el navío, fuera de ser nuevo, costado y contra costado. Entiendo que toda la gente que trae viene á sueldo, porque en el saco del nuestro, nadie vió tomar nada sin mandarlo él: hacíales mucha merced, y castigábales la menor culpa.

»También traía pintores que le pintaban toda la costa con los mismos colores della: esto fué lo que á mí me pesó de ver; porque va tan natural cada cosa, que el que segundase, de ninguna manera se podría perder.

»Entendí dél que había sacado de su tierra cinco navíos, y cuatro chalupas de las largas, y que la mitad desta armada era de la Reina, y entendí ser esto así por lo que diré á V. E.

»Este corsario como primerizo llegó dos meses antes de tiempo al paraje que había de desembocar, y estuvo en él muchos días con grandísimos temporales, tanto que un caballero de los que traía consigo, le dijo: «Mucho há ya que estamos en este Estrecho, y á todos los que os seguimos y servimos, nos habéis puesto en el de la muerte: acertarlo hiádes en mandar que nos volviésemos á la mar del Norte donde tenemos la presa cierta, y no busquemos descubrimientos nuevos, pues veis cuán dificultosos son.»

»Esta opinión debiera de sustentar este caballero con más brío de aquel que al general le pareció que convenía, y lo que respondió fué mandar que le dejasen debajo de cubierta, y le echasen unos grillos, y otro día á aquellas mismas horas mandó que le sacasen, y en presencia de todos le cortasen la cabeza.

»El tiempo que le tuvo preso debió de ser el

que era menester para substanciarle su proceso.

»Esto me contó él á mí diciéndome muchos bienes del muerto, pero que no pudo hacer menos, porque así convenía al servicio de la Reina, y mostróme las provisiones que della traía.

»Yo procuré apurarlo para ver si habían quedado allí parientes del muerto, y dijéronme que había solo uno, y era de aquellos que comían con él á la mesa. Y en todo este tiempo que yo allí estuve que fueron 55 horas, nunca este mozo salió de la nao, aunque por su rueda los otros lo hacían: y no porque me lo dejasen á mí por guarda, antes creo la hacían dél. Procuré saber si el general iba bien quisto, y decíanme todos que le adoraban. Esto es lo que pude alcanzar el tiempo que estuve con él.»

Don Francisco de Zárate, natural de Sevilla é hijo de Diego de Zárate y de Doña María de Recalde, se despachó en Sevilla para la Nueva-España por cédula de S. M. á 25 de Mayo de 1578. Poco tiempo debió permanecer en Méjico, habiendo sido apresado el 4 de Abril del siguiente año, y habiendo tenido que hacer en diez meses y medio el viaje desde Sevilla á Acapulco.

Lo que parece es que no desperdició el tiempo, pues llevaba á bordo del buque en que fué

tomado un gran cargamento de sederías y otras cosas. Si dijera que dicho buque iba fletado y cargado á cuenta de Zárate, creería estar en lo cierto. Drake no tocó ni á una sola pieza de seda, según unos; le tomó la mitad de ellas, según otros, y según Hakluyt, se quedaron con ellas los pilotos.

Habló Zárate de una niñería que le pareció bien al inglés para llevársela á su señora; era una hermosa alhaja (1).

Por mucha que fuera la turbación de este, no es de creer fuera tanta que llegara á equivocarse en el aprecio estimativo que hizo de la capacidad del galeón, en la mitad de su cabida. Varias relaciones acerca de los hechos de este corsario he leído, y en ellas suelen dar los testigos de vista, desde 250 á 350 toneladas al *Pelícano*, que así se llamaba el buque con que Drake recorrió el Pacífico.

En vista de esto, no sé qué verdad histórica pueda concederse á la siguiente parte de la nota que figura en la pág. 49 de la elegante y erudita Introducción á las «Piraterías en la América Española», escrita por el Sr. D. Justo Zaragoza.

---

(1) The owner himself of this ship was in her: he was a spanish Gentleman, from whom our Generall tooke a Fawlcon of golde, withe a great Emerau in the breast thereof.

«Para conseguir Drake apresar á su salvo el *navío del oro*, trazó un navío de 800 toneladas, cuya madera, trazada y ajustada, la puso y acomodó en uno de 200, y salió con él de Londres; y pasando por el Estrecho de Magallanes (por el cual no puede gobernar navío de mayor porte), por no estar entonces descubierto el estrecho de Maire, que es fondable y se descubrió el año de 1616, salió al mar del Sur, y en la costa de Valdivia unió, fabricó y puso en perfecta ejecución el navío de 800 toneladas; y habiéndole acabado, salió con él á buscar el *navío del oro*, que apresó sin ningún riesgo, y pasando su tesoro por el estrecho de Davis, aportó á Inglaterra.»

Esta nota no es original del Sr. Zaragoza; publícala solo como uno de los documentos que entre sus papeles conserva.

También me mueve á decir dos palabras, esto es, á copiarlas de una acreditada Relación de viajes, lo que dijo Zárate respecto á la muerte que Drake mandó dar á aquel caballero por haberle increpado su persistencia en querer pasar al mar del Sur, cuando en la del N. tenían presas buenas y seguras.

El 20 de Junio de 1578, entró Drake en el puerto de San Julián, donde Magallanes había nvernado unos años antes. Tomás Doughtie, segundo comandante de la Flota, se disgustó

con Drake por la causa dicha, y este le mandó bajar la cabeza por mano del verdugo.

En la Historia de la Marina española, de March y Labores, he leido que el móvil principal de esta ejecución fué la oculta rivalidad entre los dos jefes. La muerte de Douglitie, dice el citado libro, no ha podido justificarse históricamente, y mancha el nombre de Francisco Drake.

No juzgo de ello; pero Ricardo Hakluyt, en sus viajes, la exime de tal modo de la nota de injusticia, que el ánimo se inclina en su favor.

Doughtie reconoció, que la sentencia de muerte pronunciada contra él fué justa, y murió abrazando antes á Drake, despidiéndose tiernamente de la tripulación, haciendo votos por la prosperidad de la reina y del reino, y comulgando (á su modo) de mano del ministro protestante que llevaba el *Pelícano* (1).

Lope de Vega en su *Dragontea*, poema épico en diez cantos, tomó á Drake y sus hazañas por

---

(1) «In this port, our Generall began to enquire diligently of the actions of M. Thomas Doughtie, and found them not to be such as he looked for.... it was concluded that M. Doughtie should receive punishment.... and he seeing no remedie but patience for himself, desired before his death to receive the communion, which he did at the hands of M. Fletcher our Minister.... which being done, and the place of execution made ready, hee having embraced our General laid his head to the blocke where he ended his life.

asunto de su composición. Peralta y Barnuevo, en su *Lima Fundada*, lo llamó «el más feliz duro corsario». Y nuestro D. Juan de Mira Montes y Suasola, en su poema *Armas antárticas*, tan rudo como expresivo, después de condecorar á Drake con 20 calificativos en una sola estrofa, y seguidos, la acaba con este bello y veracísimo retrato del pirata:

De ánimo y pensamiento levantado,
gran marinero y singular soldado.

El gobierno inglés mandó conmemorar el atrevido viaje de Drake; en el palo mayor de su navío se colocó una inscripción alusiva al paso del Estrecho, y el buque se conservó en Deptford como trofeo nacional.

Se calcula en unos 800 mil pesos la cantidad con que en 1580 regresó á Inglaterra, fruto de su excursión á las aguas del Pacífico.

Por la extensa declaración que en Guatulco dió el piloto Nuño de Silva, consta que Drake huyó siempre de encuentros con los indios en los puertos donde arribaba, lo mismo que con las milicias de tierra: que donde quiera que trató de acercarse para hacer aguada halló siempre resistencia; que estas escaramuzas le costaron la pérdida de algunos ingleses, y quedar otros heridos; y que las presas de más valor de que en el mar se apoderó, fueron debidas

á los avisos, vulgo *soplos*, que recibió desde tierra.

»La declaración de dicho piloto está en el Archivo de Indias, legajo 9, de Relaciones y Descripciones. Hay también otra declaración muy extensa de un primo de Drake, hecha en 1587 ante el inquisidor Antonio Gutiérrez de Ulloa, y está en dicho Archivo, legajo primero de Descripciones y poblaciones. En la que San Juan de Antón prestó en Panamá á 16 de Marzo de 1579, hay una curiosa noticia digna de que no se ignore, y con ella cierra su declaración. «Del Perú hay cartas que en el Cuzco halló el Obispo la cadena de oro del Inga, que dice vale tres millones, porque tiene cada eslabón de grueso como una pierna de un hombre y que toma toda la plaza del Cuzco. Sabido por el señor virrey envió á prender al Obispo, porque no le dió aviso dello, y á poner recaudo en la cadena: y el Obispo se ha ausentado ó escondido, y escondió la cadena, y desto no se sabe más.»

Ni falta.

Mientras el general Sarmiento de Gamboa y su almirante Antón Paulo Corso (Antón Pablos le llaman también algunas veces los contemporáneos), fatigaban la boca del Estrecho con sus once buques esperando el regreso de Drake este, subiendo hasta los 40° de latitud N. y ba

jando luego hasta la isla de Java, doblaba el Cabo de Buena Esperanza y se dirigía á Inglaterra. No fué menos feliz duro corsario en esta travesía, pues se hizo para ella de cartas marítimas. «Estando dando lastre á su navío 60 leguas de Panamá, tomó de uno de los buques que venían de Filipinas dos pilotos de aquella carrera, con *cartas de marear,* astrolabios, etc.; y de los dos pilotos llevó el más viejo y mejor de ellos; y le dieron tormento porque no quiso llevar á Drake al puerto donde el virrey de Nueva España construía dos galeones, que quería quemar el pirata.»[25]

La celebridad de este hombre hecho vice-almirante de Inglaterra, nos fuerza en cierto modo á terminar su biografía, aunque sea muy compendiosamente.

Acostumbrado á la vida del mar y de aventuras marítimas, no pudo resignarse á otra más tranquila que le proporcionaban sus grandes riquezas. Salió, pues, de Inglaterra y atacó las islas de Cabo Verde y la Española, á Cartagena de Indias y las costas de la Florida en 1585 y 86. Vuelto á Europa, se halló en el saqueo de Cádiz, donde echó á pique 23 embarcaciones, año de 1587. En el siguiente salió á pelear contra la Invencible, triunfando siempre más ó menos, hasta que en 1594 empezó á palidecer su estrella con motivo de la expedición que lle-

vó á las aguas de Portugal en auxilio del Prior de Crato, pretendiente á la corona de este reino. Armó en 1595, por disposición de Isabel de Inglaterra, 28 buques, con los que en combinación con Ricardo de Achines (Hawkins), ya enviado al Pacifico, debía apoderarse del istmo de Panamá (1).

Tocó Drake en las Canarias, y fué rechazado: aquí supo que Hawkins había caído en poder de los españoles.

Siguió su viaje y llegó á Puerto Rico: quemó los buques que encontró fondeados en el puerto, pero halló tan continuada resistencia, que abandonó su propósito de tomar la capital, después de haber perdido delante de ella 600 hombres y á Juan Hawkins, padre de Ricardo.

No obstante de estas desgraciadas acciones, continuó hasta Nombre de Dios, población que entró á saco: echó en tierra mil hombres que se internaron por el istmo al mando del

(1) ¡Ojalá se hubiera logrado esta expedición! En tal caso, los buques españoles, en la necesidad de llevar sus mercaderías por el Estrecho de Magallanes primero, y luego por el Cabo de Hornos, hubieran dado vida á toda la gobernación de Buenos Aires, que hasta mediados del siglo XVIII se puede decir que no la tuvo por las reiteradas instancias de los peruanos para que no se les disminuyera su comercio por el istmo. Los ingleses lo hubieran dejado pronto por lo insalubre y mortífero de su clima.

coronel Basbeli, pero fueron derrotados y obligados á reembarcarse con pérdidas.

Drake desistió de su empresa: levó anclas, y fondeando en el próximo puerto de Portobelo, murió repentinamente el 7 de Febrero de 1597: de su brillante expedición solo regresaron á Plymouth cinco buques.

Los poetas americanos y españoles que en América han escrito de los sucesos de Drake, se han esmerado en enaltecer lo dilatado y peligroso de sus viajes, y el terror que en todas partes causaba.

No daré enojo á los lectores, poniendo lo menos preciso de sus composiciones poéticas. Don Juan de Mira Montes y Suasola, soldado sin pretensiones de numen poético, dijo en sus *Armas antárticas*, pintando el miedo que inspiraba el inglés en sus muchas y atrevidas excursiones:

...del un lance al otro lance
por todos las marítimas riveras
á empresas tan difíciles alcance
dió, que temblaba el mar de sus banderas.

A la, para mí, sabrosa rudeza épica de Mira Montes, calificado por un literato peruano de monta, de soldado coplero, sigue la limada y siempre culta frase del autor del poema «Vida de Santa Rosa», el Conde de la Granja.

Familiares al náutico desvelo
de el Draque, son las tierras, las estrellas
de aquella gran región; no da en el cielo
paso el Sol, que él no siga con sus huellas.

El conceptuoso Peralta y Barnuevo, está insufrible en el trozo que voy á copiar de su *Lima fundada*, y que trae á las mientes aquel Febo que *pacía estrellas:*

Rayo, pues de la pérfida Isabela,
fiero de Leños dos, el Draque armado
al puerto que el insulto no cautela
vendrá, donde aun así no habrá faltado;
hecha una presa ya, se hará á la vela,
y después que otro robo haya logrado,
verá cuanto confín Thetys dilata
por órbita de honor Phebo Pyrata.

Año de 1581.—Juan Ojen-Kan, inglés, armó en la Jamaica una embarcación con 85 hombres. Desembarcó su gente en uno de los puertos de la ensenada del Darién, y construyó allí á la orilla de un río que desagua en el mar, un bergantín. Con él salió á piratear por los pueblos de la costa.

La primera presa que hizo fué un navío de la isla de las Perlas, con 60 mil doblones en oro, y otro con 100 mil pesos. Cargado de este tesoro volvió al mismo río. Era su designio transportarlo al mar del Norte, y asegurarlo en su primera embarcación.

Pero no queriendo su gente conducirlo por no haberse hecho la repartición, lo ocultó en una choza cubierta de hojas. Su intención era buscar en los bosques de Panamá algunos negros fugitivos y levantarlos, para que lo llevasen al destino que deseaba.

Los prisioneros españoles avisaron del hecho al gobernador de Tierrafirme. Dedicó este sin dilación á Juan Ortega con 100 hombres. Dudando este oficial por cuál de las tres bocas del río había entrado el pirata, reconoció el rastro que le demostraron las plumas de las aves que cazaban sus compañeros para mantenerse.

Guiado de estas señales llegó á la playa donde estaba anclado el bergantín, y dos ingleses en tierra. Aprisionados estos, descubrieron el tesoro que recogió Ortega con su gente.

Se restituía esta riqueza á Panamá, cuando Ojen-Kan, teniendo noticia del suceso, salió al camino con todos los suyos, y cortando el paso á los nuestros, los derrotó y quitó el tesoro.

A este tiempo el gobernador de Tierrafirme había despachado á otro cabo por el mar del Norte á la entrada del Darién. Este, con su tropa, tomó la embarcación y su artillería. Los piratas, perdido el recurso de la retirada, se esparcieron por los bosques y espesuras de la montaña.

Así estaban divididos, cuando 200 hombres

limeños que envió el virrey D. Francisco de Toledo, y muchos de Tierrafirme que se les agregaron, los destruyeron del todo, pagando en Panamá los principales caudillos de esta facción en una horca el atrevimiento y osadía de su atentado.

Adiciones. — Hay notable confusión en lo accidental á esta correría, empezando por el nombre del pirata. Caravantes en sus «Noticias del Perú», etc., lo llama Chalona, y dice que fué fusilado en Lima.

También es de estimar la noticia que da acerca de Diego de Mora, vecino de Trujillo, de que fuera de almirante en la expedición contra el pirata. He aquí, casi á la letra, lo que escribió Caravantes:

«Por la ensenada de Acla de la provincia del Darién, entró el capitán Chalona, inglés de nación, con alguna gente de mar y guerra, y atravesó por el Vallano, 40 leguas de Panamá, á la mar del Sur, llevando consigo á cuestas la madera labrada para hacer dos lanchas, con las cuales robó algunos bergantines que se ocupaban en pescar perlas en las islas del Rey; tomó 20 mil pesos de oro en otro barco que iba de Guayaquil á Panamá, y muchas perlas en los bergantines dichos y en las caserías de aquellas islas.

»Cuando llegó esta nueva al licenciado Loar-

te, que presidía la Audiencia, por hallarse en la visita el virrey Toledo, envió al general Pedro de Ortega Valencia, con dos fragatas y dos bergantines, y en ellos hasta 350 hombres, los cuales quitaron la presa á los ingleses. Unos se huyeron, y otros hecho prisioneros, fueron ajusticiados en Lima.

»Para acabar con los que habían quedado, envió el virrey Toledo á Panamá una armada á órdenes del general Diego de Frías; llevó este por maese de campo á Pedro de Arana con mucha gente noble, y por almirante á D. Diego de Mora, vecino de Trujillo.

»Llegados á Panamá, siguieron los restos de la gente que había quedado á Chalona, pasaron el istmo, y llegando hasta la mar del Norte, prendieron á Chalona, que fué también ajusticiado.»

Peralta Barnuevo llamó á este pirata *halcón britano*, y lo dibujó con fortuna en estos versos, no moral sino históricamente, atendiendo á la rapidez de sus hechos:

Tan veloz de las presas al señuelo,
que no será viaje sino vuelo.

Año de 1587. — Tomás Candish, ó Cavendish, inglés, que por los años de 1585 había infestado las costas de la Virginia y de la Florida, entró al Estrecho con tres bajeles de á 120

hombres de tripulación que armó en Plymouth, de donde salió el 22 de Julio de 1586.

El primer empeño de este pirata (que á las faldas de Sierra Leona, en las costas de Guinea había ejecutado considerables robos) fué el registrar los parajes descubiertos por los nuestros. Con este designio reconoció la ciudad de San Felipe. Hallóla abandonada y su artillería sepultada en la tierra. Un sólo hombre había quedado vivo de los 400 de su guarnición. Llamábase este Fernando Gómez.

Contóle al pirata que en tres años no habían fructificado las semillas que sembraron los nuevos pobladores, y que habían tenido que pelear con las fieras carniceras, que por instantes les embestían, y que consumidos los víveres que les había dejado el almirante Sarmiento, y no habiendo recibido socorro alguno de España ni del Perú, habían perecido sus compañeros de hambre, necesidad y miserias.

De los dejados allí, 21 hombres y dos mujeres tomaron la resolución de salir de estos parajes, y buscar su remedio en la primera tierra que encontrasen, quedándose él con otro compañero, que pocos días antes había muerto. Añadió también, que cortando leña en el monte, había hallado en un árbol, colgada una botella con una carta que refería que los tres navíos del comando de Pedro Seijas de Al-

buerna, habían perecido por los años de 1535.

Movido el pirata de este infeliz suceso, tomó á su bordo al desdichado poblador, y costeando las riberas de Chile y el Perú, que demarcó, navegó á los mares del Oriente. En ellos apresó el navío de China que ricamente cargado, venía de Manila á Acapulco: después, volviendo su rumbo al Cabo de Buena Esperanza, le dobló, saliendo á las costas del Africa y entrando á Plymouth el 8 de Septiembre de 1588.

Alentado este pirata con la felicidad de sus progresos, armó en Inglaterra cinco embarcaciones. Con ellas navegaba segunda vez al Estrecho para hostilizar nuestros mares, y robar los puertos abiertos y tierras desnudas de guarnición y defensa; pero habiéndole sobrevenido una cruel tempestad en la costa del Brasil, pereció con toda su gente, y se acabó la iniquidad de su proyecto.

Adiciones.—Mucho hay que ampliar y que rectificar en esta sucinta relación, que es la comunmente seguida por Alcedo, Peralta, etcétera, etc. En primer lugar aparece Cavendish en ellas, no como un pirata, sino como un hombre inofensivo y amante de la hidrografía, y que si robó el navío de Filipinas, fué como por entretenimiento. Hay, pues, que estudiarlo como verdadero pirata.

Cavendish entró al Pacífico por el Estrecho

de Magallanes, á principios de 1587: de su entrada hubo pronta noticia. Con la actividad que en estos casos se desplegaba, corrió velozmente el aviso de su presencia por toda la costa desde Concepción á Lima.

Un soldado de experiencia llamado Pasillas, fué el portador de la noticia por toda la costa abajo. Dice al caso D. Juan de Mira:

> . . . . . y á remo y vela
> alza espuma en el líquido elemento
> . . . . . .
> desde el seco Atacama, á Arica vuela;
> de vista á Cangallán, y en un momento
> en Pisco, Assia, Cañete y Pachacama
> la nueva del pirata inglés derrama.

Pocas leguas de Valparaíso halló el pirata al *navío* de Guillermo Ponce, el cual sospechando que las velas de Cavendish serían de corsarios, gobernó diestramente en demanda del puerto, y se les escapó.

A la primera nueva que tuvo el virrey Conde del Villardompardo de este acontecimiento, envió á Panamá una *saetía* con Hernando Lamero, para que se tomaran las precauciones posibles. Poco después de este descalabro, llegaba el pirata al puerto.

Al pasar Cavendish el Estrecho de Magallanes, había recogido en él á un español d las idos á poblarlo en la desgraciada expedi

ción de Sarmiento, y de él quiso valerse el pirata, para sorprender el puerto de Quintero en Chile.

Despachóle á tierra para que hiciera creer á los de ella, que los buques llegados eran los de Sarmiento de Gamboa. Pero el español descubrió la verdad, y apostado buen golpe de gente con el capitán Marcos de Vega, caen sobre los ingleses, que imprudentemente confiados en el emisario, saltaron en tierra para hacer aguada y recoger víveres y leña.

Sorprendidos los invasores, huyeron á sus naves, dejando 11 prisioneros. Es verdaderamente curioso que Llano Zapata no diga absolutamente nada de este episodio, confirmado por Vicuña Mackenna en su «Historia de Valparaíso», por el peruano Sr. Zegarra en su estudio acerca de «tres poemas del coloniaje,» y por el mismo Cavendish en su *Diario*, de este modo: «upon the last day of March, we came to an anchor in the bay of Quintero, where *Hernando* made his escape, and alarm'd the spanish colony.»

Y es más particular todavía que Peralta, en su «Lima Fundada», asegure que el español recogido en el Estrecho, fué conducido por Cavendish á Inglaterra.

Hay en lo referente á este español una confusión tal en los autores que de él tratan, que

no obstante de lo que diré un poco más adelante, y que me parece de peso en la materia, no sería extraño que lo rectificara algún escritor que tuviese más tiempo que yo tengo para dilucidar este hecho por completo.

De las aguas de Chile pasó Cavendish al puerto de Arica, que aunque casi desmantelado, le opuso tan vigorosa resistencia, que le obligó á apartarse de él mal de su grado. Confírmalo el siguiente testimonio de Caravantes:

«Surgió en el puerto de Arica á 4 de Mayo, donde á la sazón estaban 1.400 barras de plata y 4.000 quintales de azogue de S. M., y otra mucha plata y mercaderías de particulares, y por corregidor de aquel puerto el capitán Francisco Arias de Herrera: con muy pocos españoles y indios, y dos piezas pequeñas de artillería le hizo rostro y defendió la desembarcación. El corsario se levó del puerto, habiéndole batido con cuatro navíos y una lancha, cuatro días que estuvo surto en él.

»Llevóse un barco de pescadores, que aplicó para lancha de su armada, y echó á fondo *otro* y quemó *un navío* que estaba surto, porque no se lo quisieron rescatar el corregidor ni su dueño.»

Place añadir á esta relación la siguiente, pues una á otra se completan:

«Domingo á 3 de Mayo á mediodía, llegó á

Arica Domingo Baes, y avisó que en Iquique treinta leguas de Arica, vió tres navíos que le parecían de corsarios. El corregidor [de Arica] Francisco Arias de Herrera, estaba en Tacna, y Antonio de Chavarría contador de S. M., echó bando que todos se juntasen en la plaza. Se presentó á poco el enemigo, y el dicho contador mandó notificar á Alonso de Vargas Carvajal, vecino de Arequipa, que tomase á cargo la capitanía de la gente de todo el pueblo, y que hiciese cuanto conviniese á la defensa: lo aceptó el pueblo, se hizo alarde de toda la gente, y se hallaron 100 hombres de lista, y se dió aviso al corregidor.

»Lunes 4 venía el enemigo al puerto con tres navíos muy engalanados, y á las 9h de la mañana llegó el corregidor con 30 hombres de los valles de Sama y Tacna, y se juntaron á los del pueblo de Arica que formaban en la playa.

»El corregidor con una bandera ocupó un fuerte, y Carvajal otro con otra.

»Al mediodía entraron los piratas en el puerto: la capitana sería como de 350 toneladas; la almiranta de 250, el patache y una lancha, todos gallardos buques y bien artillados.»

Aunque interrumpa la relación, debo decir que el tamaño que en este documento se da á los buques, difiere extraordinariamente del que se les asigna en los *Viajes*, reputada obra

de Richard Hakluyt, Preacher, etc. Sacó Cavendish de Plymouth el 21 de Julio de 1586, el Content de 120 toneladas; el Desire de 60, y el Hugh Gallant de 40. Y aun dado caso que estas fueran toneladas machos, que sí serían, tanta diferencia en las capacidades solo las explica el natural temor de los defensores de Arica.

Sigamos con la interrumpida relación.

»Despachóse desde Arica aviso á S. E. con una *fragata* de D. Diego Curaza; la lancha enemiga le dió caza, y la desampararon [los que iban en la fragata], y se trajeron las cartas de aviso.

»Tomó el corsario la fragata, un navío que estaba en Arica, de Cristóbal Núñez, y otra fragata de Juan Núñez de Lesso. El mismo lunes enviaron un bote á tierra con banderín de parlamento, y dijeron que si querían rescatar el navío y las fragatas. Se respondió que no, y que se fuesen noramala.

»Empezaron luego á bombardear el pueblo y fuertes; las balas eran de diez libras.

»Martes 5, pusieron fuego al navío, y dieron barreno á la fragata de Lesso.

»Por la tarde apareció una vela, y salió la lancha enemiga tras ella: era una *fragata* que venía de Chile con aviso de este enemigo. Cuando le reconoció se dirigió á tierra, y se

encalló y quebró; la gente de á caballo fué á recoger la de la fragata. Estos dijeron cómo en Chile en el puerto de Quintero saltaron estos ingleses á tomar agua y carne, y los del pueblo les mataron y cogieron 18 hombres, entre los cuales uno español que habían tomado en el Estrecho.

»Este dijo que los ingleses eran como 150, ruín gente y enferma (1); por fin el miércoles 6, abandonaron el puerto.»

La noticia de que el corsario estaba en la Barranca, 34 leguas de Lima, hizo que el virrey despachara también á Panamá, al capitán Salinas con un *navío* á fin de que se activaran las prevenciones que elcaso requería.

Envió además otros *dos navíos* á la Audiencia de Guatemala y á Nueva España para que avisaran lo que ocurría, y tratando del modo de hacer frente al inglés decía á Panamá: «Digo que á parecer de todas las más de las personas de aquí que mejor pueden entender, sería lo más seguro y conveniente esperar á los enemigos con los *dos navíos* de S. M. que llevó el Presidente de esta Real Audiencia, y con los *tres navíos* que antes había llevado el General Pedro de Ortega, ó *con otros* de los que

(1) Hakluyt dice que eran 123 al salir de Plymouth. Acaso no contara con la oficialidad y plana mayor.

hubiere en ese puerto que parezcan mejores y más fuertes armarlos con artillería, etc.»

Y luego «recibido este despacho hará V. S. salir á Gaspar Sánchez con *el barco* en que va para las costas de Nueva España: y si él no fuere diestro en aquella navegación, despachará V. S. *otro barco* con piloto que lo sea».

A 26 de Mayo se continuaba de este modo la comunicación de el virrey á la Audiencia de Panamá: «La que va con esta de 15 de Mayo escribí á V. S. con *un barco* de aviso en que iba por piloto y maestre Pedro Barradas, dándole cuenta como los corsarios bombardeaban el puerto de Arica á 4 de este mes, en que el 13 quedaban en Pisco 30 leguas de Lima de donde salieron á los dos días, enmarándose para que no se supiera la derrota que tomaban.

»Llegaron al Valle de Guarmey de donde tuve carta de Diego Hernández Barradas que iba en *un barco*, por los corzos, á dar aviso al navío nombrado *la Anunciada* que subía de Panamá... me avisan en ella, que le habían corrido (á él) los corsarios, y que se les habían escapado en el puerto de Guarmey; y añade, que los vió ir dando caza á *otro navío* que subía acá arriba, y que creía no le alcanzarían.

»Después destos llegó aquí (al Callao) la Anunciada, y del piloto y maestre supe que fué

este navío el perseguido, y se les había escapado á la bolina.»

Pedro Barradas, lejos de cumplir con la exactitud y diligencia debidas las apremiantes órdenes del virrey, se metió en el puerto de Santa para hacer de paso su negocio. Esta desviación ó detención le ocasionó la pérdida de su libertad y buque, que vino á poder del pirata.

Cuando el Conde del Villar supo lo sucedido, envió *otro buque* de aviso á Panamá, dando cuenta de lo ocurrido; y es á lo que se refiere la comunicación que hemos transcrito.

Barradas recibió su libertad; pero no tuvo reparo alguno el virrey Conde del Villar en mandarle dar 200 azotes, y echarlo por cuatro años á galeras.

Cavendish, poco afortunado hasta entonces en sus piraterías, se presentó delante de Paita y Guayaquil: hizo algún daño en la primera de estas poblaciones, mas de la segunda fué rechazado. Uno de los prisioneros ingleses que se le tomaron en el desembarco, declaró, que desde Arica á Paita, habían apresado 10 bajeles del comercio; los cuatro eran navíos, y los restantes barcos.

Declaró también que en ninguno de ellos habían hallado oro ni plata, que los quemaron ó echaron á pique excepto uno cargado de madera que lo dejaron ir, y una fragata que to-

maron en Arica, la cual conservaron en su compañía.

La relación del Conde fechada en Lima á 5 de Septiembre de 1587, añade, que si estos navíos «se hubiesen querido aprovechar de los avisos, no los tomaran como no han tomado ninguno de los navíos que venían de Panamá con mercaderías, porque se aprovecharon del dicho aviso.»

Juzgo que la presencia y derrota de Cavendish en el puerto de Arica, está históricamente comprobada.

Ni una palabra de ella he leido en Barklay, ni en Mendiburu, ni en ninguno de los autores modernos: enseñe esto á no dar fe ciega á los libros y *Diarios* de los piratas, sino á compulsarlos con las empolvadas relaciones de nuestro Archivo de Indias, ó con las copias de ellas sacadas, único modo de pasar, con mediana seguridad de acierto, entre Scylla y Carybdis.

Sorteó con felicidad ambos escollos el historiador de Thou, cuando puso: «Le second de May, les Anglois allérent moüiller, dans le port d'Arica, qui reléve du viceroi du Perou Mai ils n'y firent pas long séjour; parce que les espagnols les en délogérent à coups de canon.»

Qué fué haciendo el caballero Cavendish desde Arica hasta Paita, no es dificil de adivinar

«taking several small barks as they cruis'd, in which they found some silver, which they took, and several otker goods, some of which they carry'd off, and burn'd the rest with the ships, setting the people ashore.»

Esto es: apoderarse de los buques pequeños que se cruzaron con él, tomarles la poca plata que halló en ellos y los géneros de algún valor, poner la gente en tierra, y quemar los barcos con cuanto les quedada después del saqueo.

Quemó el pueblo de Paita, y cogió en él algún dinero, y de allí pasó al río de Guayaquil. Por cuanto se deduce del Diario de Candish, estando ellos muy tranquilos en el fondeadero de Puná, los sorprendieron fuerzas de Guayaquil causándoles algún daño.

Una noticia de importancia nos dá el pirata: pues diciendo que en venganza del daño sufrido en la sorpresa, quemaron el pueblo, la iglesia, añade, «together with four large ships that were building there», juntamente con *cuatro buques* grandes que se estaban haciendo allí.

Yendo de Piura á Panamá, apresó *un buque* de 120 toneladas, y de él sacó á un Miguel Sánchez «a native of Marseilles» muy práctico en la costa del Pacífico. Este fué el que puso á Cavendish al corriente del galeón de Filipinas. El 4 de Noviembre estando el inglés en el

paralelo que debía correr el *Santa Ana*, lo apresó.

Era de 700 toneladas, y traían en oro 122 mil pesos, mucha sedería, damascos, etc.

Tomó un piloto español y otro portugués: desembarcó la gente del *Santa Ana*, é hizo rumbo á California, el 19 de Noviembre «leaving the Content to follow him (whose crew had grumbled much at the admiral's distribution of the prizes); but they never saw her more.»

El Content se separó de él, dice el Diario, murmurando abiertamente del almirante por el modo que había tenido en repartir las presas. No volvieron á verlo más.

Lo que sigue es mera aclaración histórica, tomada del Archivo del Depósito Hidrográfico de Madrid.

En vista del documento, nos parece, será algo difícil sustentar con Mendiburu y otros historiadores, que de la malaventurada expedición que armó Felipe II de 24 naves y 2.500 hombres para fortificar el estrecho de Magallanes, solo quedó vivo uno que recogió Cavendish en 1587, llamado según unos historiadores Fernando Gómez, según otros Tomás Fernández, y Tomé Hernández según él.

Declaración que dió en Lima, á 21 de Marzo de 1620 Tomé Hernández, natural de Badajoz

soldado de los que fueron en 1581 con el general Diego Flores Valdés á poblar el Estrecho de Magallanes.

«...Viendo que iba entrando otro invierno, y que toda la gente se iba muriendo de hambre, acordaron de hacer dos barcas, y hechas se embarcaron en ellas 50 hombres que habían quedado vivos de la segunda población con el capitán Viedma, y capitán Juan Xuárez, y el fraile francisco que se llamaba fray Antonio, que no se acuerda del sobrenombre (1), y cinco mujeres españolas; y habiendo navegado seis leguas por el estrecho, dieron en la punta de Santa Brígida en unos arrecifes, y se perdió allí la una barca; y el haberse perdido fué por ir sin marineros, y no por temporal que tuviesen, y se salvó la gente con que se desembarcó en tierra toda la que había en ambas barcas.

»Y considerado por el capitán que no tenían comodidad para ir por la mar, por no caber la gente en la otra barca, y por los inconvenientes que se iban ofreciendo, y en particular por

(1) No figuran, entre los 10 religiosos franciscanos que se embarcaron en Cádiz con el nombre de Antonio, sino los PP. Fray Antonio de los Angeles, y Fray Antonio Rodríguez. Ni he vuelto á ver el nombre de Antonio entre los cuatro ó cinco religiosos más que se agregaron por el camino. D. Andrés Viedma iba nombrado por capitán del artillería del Estrecho. De Xuárez no tengo noticia alguna que dar.

que el invierno iba entrando con gran fuerza y no tenían bastimentos, repartió la gente para que mariscasen en la costa, y el capitán Viedma y Xuárez se volvieron en la barca con el fraile y 20 soldados á la segunda población que habían dejado ya desamparada; y este declarante y otros 30 hombres con él é cinco mujeres, se quedaron en el paraje donde los dejó Viedma, y anduvieron por allí todo el invierno mariscando, y de noche se recogían en los buhíos que hacían, estando divididos de cuatro en cuatro, ó tres personas en diferentes partes de la costa para poderse sustentar.

»E yendo ya reconociendo el verano, les envió á llamar de la poblazón el capitán Viedma, y de la gente que había dejado con este declarante, y la que había llevado consigo, se juntaron por todo quince hombres y tres mujeres, porque todos los demás se habían muerto de hambre y enfermedades que les sobrevino por la aspereza de la tierra, y esterilidad della, y acordaron de salir de aquel lugar é ir á la primera poblazón, y fueron caminando con este intento para tierra hasta pasar la primera angostura del Estrecho, que es la punta de San Jerónimo, y por el camino donde iban pasando, iban hallando muchos cuerpos muertos que eran de los españoles que el capitán Viedma despachó á la segunda poblazón; y pasada la punta de Sa

Jerónimo, como cuatro leguas adelante, descubrieron tres navíos que venían embocando por el Estrecho en altura de 52° y 30°, y echaron de ver que venían con desgarrón de tiempo, porque el patache que traían lo echó el temporal de la boca del Estrecho mar en fuera, por lo cual dieron fondo los dos navíos que quedaron en la bahía, arrimándose á la banda del Sur por ser hondable; y aquella noche hicieron candeladas las personas que estaban en tierra, para que de los navíos los viesen, entendiendo que eran navíos de España, y ellos hacían faroles en señal de haber visto las candeladas; y por la mañana se hicieron á la vela, porque el patache amaneció con ellos, y vió que en un batel se embarcaron algunos hombres, y fueron costeando cerca de tierra.

»Y este que declara, viendo que pasaban adelante y no llegaban á donde estaban, el capitán Viedma, y la gente que con él habían quedado, le dijo que le diesen licencia para ir siguiendo aquel batel para ver qué gente era, y decirles cómo estaban allí; y el capitán lo tuvo por bien, y salieron á este efecto el declarante y otros dos soldados con él, nombrados Juan Martín Chiquillo, extremeño, y el otro Juan Hernández, de Pontevedra; y habiendo caminado media legua, se pusieron en frente de donde venía el batel y les hicieron señas de

tierra con una bandera blanca, y habiéndola visto la gente del batel, se llegaron á la playa y les preguntó este declarante, que qué gente eran.

»Y respondieron hablando en español, que eran de Inglaterra y que pasaban al Perú, y sin preguntarles otra cosa los de tierra, les dijeron que si querían embarcarse, los pasarían al Perú; y ellos respondieron que no querían, porque que se temían que los echarían á la mar; y uno de los del batel que parecía que venía por lengua les dijo: que bien podían embarcarse porque eran mejores cristianos que nosotros; y diciendo esto, pasaron adelante sin aguardar más razones.

»Y este declarante y sus compañeros trataron entre sí, que era mejor embarcarse que perecer, como lo habían hecho todos; y habiéndose conformado en esto, volvieron á llamar luego al batel, que iba cerca, el cual volvió á tierra, y este declarante se embarcó en él con su arcabuz, y estando ya embarcado se hicieron á lo largo, sin querer embarcar á los otros dos soldados; y entonces supo cómo el general Tomás Candi estaba en el batel, al cual le pidió que se sirviese de embarcar á los dichos soldados, y á esta ocasión le preguntó si había más españoles en tierra.

»Y este declarante les dijo, que quedabar

otros doce hombres y tres mujeres: y el general le dijo á este declarante que dijese aquellos dos soldados que fuesen adonde estaba la demás gente, y de su parte les dijese, que viniesen todos á embarcarse, y que les aguardaría; con lo cual fueron los soldados adonde habían quedado los demás: y el general se fué á sus naos, y se embarcó en la capitana; y así como se embarcó Tomás Candi, viendo que les hacía buen tiempo para navegar, se hicieron á la vela, sin querer aguardar á la demás gente, que había enviado á llamar, y fueron á dar fondo á la isla de los Patos, etc.»

Cuanto de esta declaración se desprende, era bien conocido de historiadores que escribieron unos 25 años después de la entrada de Cavendish al Pacífico, y así no parece haya fundado motivo para recelar de la inexactitud de sus narraciones. Fué uno de ellos el citado D. Juan de Mira Montes, que en su poema *Armas antárticas*, llama Tomé Hernández al huésped de Cavendish, varias veces y en pocos renglones.

Visto ya, y en primer lugar lo que como pirata hizo Cavendish en la mar del Sur, digamos ahora, en segundo, lo que resta de las precauciones tomadas contra él.

Así llenaremos el principal propósito que tenemos en estas adiciones, cual es el dar á conocer, por medios indirectos, el número de em-

barcaciones mercantes ó de guerra que teníamos por aquellas aguas, no por supuesto exactamente cuanto á las primeras, pues no todos habían de tropezar con ellas, ni emplearse en anunciarlo, pero sí para emitir un juicio favorable al incremento de la industria naval en el Pacífico, fundado en el número de presas, en la facilidad con que se encontraban buques-avisos, en la prontitud con que se conseguía armar en guerra los de los particulares, y en fin, en esa atmósfera marítima que se respira, formada por lo que de sí arrojan los documentos que aducimos, y otra multitud de ellos que dejamos.

Solo la adición que pusimos á lo que D. Eusebio Llano Zapata dejó escrito acerca de Francisco Drake, nos reveló la existencia de 28 ó 30 buques relacionados con la excursión de aquel pirata. No ha faltado esta enseñanza en la presente, y vamos á continuarla.

Recién divisado el inglés en la costa Austral de Chile, salió de Copiapó *el barco* de Jácome Uceda para avisar al Perú y á la Audiencia de Panamá de la novedad que ocurría en aquellas aguas. Sabido en la Audiencia se tomó por ella el siguiente acuerdo: «Que escarmentados con los grandes daños que hizo Drake por haber cogido desprevenidas las costas, se acabe de aderezar el navío de S. M. *Santiago el Mayor*,

que está en este puerto, y con él juntamente *otro navío*, el que pareciese apropósito, los cuales están en el puerto de esta ciudad, con la gente de mar y de guerra, artillería, municiones, etc., para defender el puerto y salir á la mar si fuere necesario á ofender los dichos corsarios, y acompañar *la armadilla* que se espera del Perú con la plata de S. M. Y se compren además *otro barco* y *dos bergantines pequeños* que estén de centinela en las islas de las Perlas, y vayan y vengan con avisos, y acudan á lo que más conviniere.»

La galera *Santiago el Mayor* de que aquí se habla, y la llamada *Santiago el Menor*, estaban á órdenes de D. Pedro de Arana en 1585. Debían llevar ya algunos años de construidas, pues cuando en 1587 entró Cavendish, decía el Conde del Villardompardo al Presidente de la Audiencia de Panamá, que no contaba con ellas por estar, una al menos, tan podrida que se abriría al primer disparo que se hiciese desde ella.

Año de 1593.—Ricardo Achines, pirata inglés, pasó el Estrecho, y empezó á cruzar las costas del Sur. Entonces el virrey de Lima Marqués de Cañete armó una escuadra de cinco navíos que entregó al mando de D. Beltrán de la Cueva su cuñado. Este, habiendo encontrado al pirata en la altura de Valparaíso, le atacó y

rindió, haciéndole prisionero bajo la real palabra de concederle la vida.

Conducido á Lima, declaró la Audiencia que según la ley que condena al enemigo que viola la inmunidad de nuestros mares, era comprendido en la pena ordinaria. Apeló al Supremo Consejo de Indias, por cuya sentencia quedó libre del castigo.

Adiciones.—Poquísimo tiempo duró la tranquilidad en las costas del Pacífico: las presas hechas en él á tan poco riesgo y trabajo servían de incentivo á otros piratas ansiosos de enriquecerse pronto, ó por lo menos de probar fortuna.

Uno de ellos fué Ricardo Hawkins, ó Achines, como le suelen llamar los papeles del tiempo, el cual siguiendo la ruta de sus antecesores, pasó el Estrecho de Magallanes y entró al Pacífico en 1594.

Hawkins salió de Plymouth con cuatro naves, perdió dos de ellas á la altura del Río de la Plata, y con las dos restantes quemó nueve buques del tráfico en las costas de Chile.

Cuando el virrey D. García Hurtado de Mendoza, marqués de Cañete, supo por el navío de aviso que le envió el gobernador de Chile, que un corsario inglés se había presentado en aquellas aguas y empezado á causar los daños co. siguientes, despachó al punto dos patach·

para prevenir del caso al comercio y autoridades.

Al primero ordenó fuese la costa abajo, y después atravesase á Guatemala y Nueva España, para que estuviesen prevenidos. El segundo fué á Tierrafirme á avisar á D. Fernando de Córdoba, que en el galeón *San Jerónimo* y en los demás que habían llevado la plata, se metiese gente y armas necesarias para ofender al enemigo.

En el Callao mandó preparar las naos capitana (galeón *San Andrés*) y almiranta, el galeón *San Juan* y tres pataches.

Todo esto en ocho días, desde el aviso á darse á la vela.

A esta escuadrilla acompañaba el capitán Soto con un buque ligero, encargado de comunicar al Callao desde donde pudiere, el paraje en que quedaba la armada, y lo que ocurriera de particular en ella.

El virrey, luego que partió esta flotilla, empezó á poner en orden la galizabra, galera capitana y el galeón *Santa Ana*, por si fuere necesario buscar al corsario por distinto rumbo de el que había tomado D. Beltrán de la Cueva con los primeros buques.

La galizabra era nueva y mandada hacer por el virrey. En el Callao quedaron 30 navíos mercantes desarmados, pues toda la gente de ellos

estaba repartida en las tres armadillas que se componían de 13 buques, á saber: cuatro los de Tierrafirme á órdenes de D. Fernando de Córdaba, tres la de reserva en el Callao, y seis la de D. Beltrán que buscaba directamente al enemigo, con rumbo al Sur.

A poca distancia del Callao experimentó algunas averías en los buques, preparados quizás con mucha prisa, y esto le obligó á volver de arribada al Callao cuando daba vista á los buques de Hawkins.

Sintió D. Beltrán esta contrariedad, y así aderezando su capitana y el patache lo mejor que pudo, salió la vuelta del N., rumbo que suponía haber seguido el pirata.

En la costa de Esmeraldas, que pertenece á la actual República del Ecuador, y frente al puerto de Atacámez, se avistaron y dieron una reñida acción: se declaró la victoria por los peruanos y españoles que iban con D. Beltrán, que apoderado del pirata lo llevó á Lima, y lo tuvo en su casa mucho tiempo, hasta que en España se substanció la causa, á favor de Achines, como ya se ha dicho.

¡Qué lección para la Reina Isabel de Inglaterra!

El Conde de la Granja, en su poema «Santa Rosa,» describiendo el combate, pone estas palabras en boca de D. Beltrán:

Ríndete, no á mi brazo, á mi fortuna,
á voces dice el generoso Castro;
ya tu constancia te erigió coluna
de jaspe en monumentos de alabastro.
. . . . . .

Juan Martínez de Leyva, que mandaba el patache, lleva á Achines á la capitana, y dice el Conde:

De don Beltrán le trajo á la presencia
que asistido de cabos caballeros
con franca militar benevolencia
le recibió, ampliando urbanos fueros:
hospedóle con tal magnificencia
en Lima, y en su casa años enteros.
Que después de vencer, con nueva gloria
triunfó su humanidad de su victoria.

Vencido y preso Ricardo Achines, se le formó el correspondiente sumario. A la pregunta de «declare y diga qué navíos tomó después que salió á esta mar del Sur», respondió lo siguiente que copio á la letra: «Que en Valparaíso halló cuatro navíos, el uno de Pedro Pérez, el segundo de Cariaga, el tercero del licenciado Juan de Morales, y el cuarto de Juan de Contreras, y otro que acababa de llegar y entraba en el dicho puerto, que era de Alonso Pérez Bueno: que los tres de los dichos navíos, los rescató con 3.000 pesos de oro poco más ó menos, y que el de Alonso Pérez Bueno se lo vol-

vió, salvo el oro y plata que llevaban en él, y que trajo forzado consigo al dicho Alonso Pérez Bueno, piloto, hasta que lo echó en el puerto de la ciudad de Trujillo; que el navío de Cariaga lo trajo consigo y lo quemó en el paraje de Arequipa.»

En la travesía de Coquimbo ó Arica dió caza á unos navíos, que no pudo alcanzar, y según parece desprenderse de la declaración prestada, no encontró en Arica sino dos barcos: el uno, la fragata de Antonio Suárez cargada de pescado; y el otro, de uno que reside en dicho puerto de Arica.

Volvió la fragata al Antonio Suárez, y también quiso dar el otro barco á su dueño, que se le había huído á tierra; pero que no queriendo venir por él, lo tomó, y es el que iba en su compañía cuando lo apresó D. Beltrán de Castro.

Los demás episodios se reducen á esto. En el paraje del Puerto Bermejo, tomó un navío que le dijeron era del Adelantado Alvaro de Avendaña, cargado de miel, azúcar, conservas, trigo y harina, al cual navío quemó en la isla de Lobos. Cerca de Paita vió otro, y aunque le dió caza, no pudo tomarlo.

Apostóse en la bahía de Atacámez esperando pasaran navíos de Panamá ó Nueva España. Pasó uno á 24 de Junio á eso de las 8 h. de

noche, cerca de él y á sotavento, y con todo no le pudo alcanzar por ser buen velero.

Una circunstancia curiosa declaró también Hawkins acerca de este buque, y fué, que estando ya su lancha muy cerca de él y mandándole que amainase, se le defendió á pedradas, únicas armas que llevaban, y siguió su camino adelante.

Ahora nos parece esta manera de defensa sobremanera original; pero entre las disposiciones tomadas para el armamento de la Invencible, recuerdo haber leído una ordenación en virtud de la cual se prescribía, que en las cofas de algunos buques se llevase cantidad de piedras para los casos de abordaje, que era precisamente el en que se hallaba el buque perseguido por la lancha de Hawkins.

Año de 1598.—El almirante Mahu salió de uno de los puertos de Holanda con cinco bajeles el 27 de Junio; su designio, el de infestar con piraterías las costas del Sur. Navegó al Estrecho de Magallanes, y en él combatió con los salvajes que habitan las costas del Sur y Norte, matando á muchos de estos, pero no quedaron sin venganza, por la resistencia que hicieron sus compañeros.

Queriendo Mahu eternizar la memoria de sus aventuras en el Estrecho, fundó una Orden de caballería con el título del «León desatado» ó

«León furioso». Para celebrar esta ceremonia, se desembarcó á una playa que está á la costa Oriental del Estrecho, y en las cartas se conoce desde entonces por el nombre de Bahía de los Caballeros. En ella juraron todos los oficiales sobre las manos del almirante no hacer cosa que fuese contraria á las leyes del honor, ni en menoscabo de su patria, y hacer triunfantes las armas de Holanda en las Américas, que contribuían á España los tesoros.

Acabado el juramento se escribieron los nombres de estos nuevos caballeros en una tabla, que se colocó en un alto pilar que hasta hoy ven los bajeles que por allí pasan. Habiendo perdido mucha de su gente sin haber salido al mar del Sur, se volvieron á Europa sin otro fruto que el descubrimiento de algunas islas y puertos que notan en las cartas holandesas con los nombres de las islas de *Sebalt de Weert*, que fué uno de los capitanes de la expedición, y la *Bahía de Soucis*, la Bahía cerrada, y la Bahía de los Caballeros como se ha dicho ya.

Adición.—Lope de Vega, en su poema burlesco la Gatomaquia, pone unos versos que dan gana de aplicárselos al holandés Mahu, atendiendo el fin con que vino al Pacífico, á que fué el primer holandés que llegó á las marinas del Estrecho, á las aventuras que en él tuvo, y á la

ceremonia de detenerse, por lo del juramento, antes de empezar las hostilidades.

Poniéndolos aquí, no quedará Mahu desairado en no llevar su poco de poesía, como la han llevado sus predecesores.

Vaya, pues, el trocito que aunque sea de la Gatomaquia, parece de molde para Mahu.

El holandés pirata,
gato de nuestra plata
que infesta las marinas
por donde con la armada peregrinas;
suspende un rato aquel valiente acero
con que al asalto llegas el primero.

Precio, 3 pesetas.

APÉNDICES

I. *(Pág.* 18.)

Desde que hubo pueblos que dejaron de considerar al mar como puro elemento de separación entre unos y otros, la industria naval tuvo que desarrollarse.

Nadie niega á los fenicios sus atrevidas navegaciones, y cuantos historiadores antiguos tratan de ellos afirman unánimemente, que su espíritu comercial y emprendedor, los empujaba hasta países muy remotos de sus costas.

»En la cabeza de la Bética donde está el último término del mundo antiguo conocido, se separa del continente, cosa de setecientos pasos, una isla á la cual llamaron los tirios venidos del mar Erythreo, Erythrea.»

Dejando ahora al erudito Marqués de Mondéjar discutir ampliamente en su *Cádiz Fenicia*, si el nombre de Erythrea y lo que de Solino acabo de copiar corresponde ó no á Cádiz, y si este nombre de Cádiz viene del Gadir cartaginés ó fenicio, que en uno y otro idioma sig-

nifica *cerca,* parece no mal averiguado que hacia el año 1500 antes de Cristo se establecieron en la actual Isla de León los arrojados navegantes de Sidón y Tiro, é hicieron de ella el emporio de cuantas colonias marítimas habían fundado desde la proximidades del Cabo de Palos hasta Onuba, casi á las bocas del Guadiana, pero de Occidente á Oriente.

«Esta isla de Cádiz, célebre per la fortaleza de sus habitantes en las navegaciones, llegó á tan gran fortuna, que aunque tenga su asiento en lo último de la tierra habitada, es la más célebre de todas»[24].

Erales, á poco de establecidos en Cádiz, harto estrecho el Mediterráneo, y aquel mar sin orillas que continuamente tenían ante sus ojos los hispano-fenicios, poníales deseos de surcarlo. De Cádiz salieron aquellos célebres exploradores que descubrieron el Lixo (Río Negro) y las Canarias: los que bajaron toda la costa de Africa y doblaron el Cabo de Buena Esperanza, y los que en sus voluntarias ó forzadas derrotas llegaron al mar de Sargazo, terror, como nos cuentan, de los primeros compañeros del gran marino.

Ni quedó oculto para las quillas hispano-fenicias el Occéano Atlántico en dirección al N., porque el estaño y el ambar que traían para sus comercios de las Sorlingas y puntos Occi-

dentales del N. de Europa, dan clara muestra de ello.

Con los habitantes del continente ibérico vivían en buena paz; internábanse hasta Córdoba en busca de mercancías que exportar, y cuando el viento les era favorable, no necesitaban sino siete días para salvar la distancia que los separaba de las costas de Fenicia.

Servíales de puerto Cotinusa (lugar de los acebuches), hoy Puerto de Santa María, llamado también Mnesteo; y aunque sea imposible poder determinar actualmente hasta dónde llegaba el número de embarcaciones de que disponía la poderosa Cádiz, sin temor de yerro puede creerse seria considerable, según los verídicos antecedentes que dejamos expuestos.

Todas las trazas son, sin embargo, de haberse servido durante muchos años de embarcaciones ligeras y de poco buque, pues de los focios que hacia el año 600 antes del Señor, parece se establecieron en Tarifa, aprendieron los hispano-fenicios la construcción de los buques de 50 remos ó pentecóteros, muy estimados, como lo dice Florián de Ocampo.[25]

A pesar de este adelanto naval, si es cierto que llegaron, años antes de conocer estos buques, á latitudes como las del cabo de Buena Esperanza por el Sur, y hasta la de las Sorlingas por el Norte, me inclino á creer que la

adopción de los buques focios se debió más á la disposición de los órdenes de remos, que á la capacidad de los cascos. Combínase así muy bien esta mudanza de construcción con lo que Strabón dice de la antigua marina gaditana:

«Los comerciantes de Cádiz enviaban grandes navíos, y los pobres, pequeños, llamados *caballos*, por las insignias que llevan en las proas. Estos navegan hasta el río Lixo, á pescar».

El citado Florián de Ocampo, después de dar á los focios por maestros de otra construcción naval, añade: «Presto metieron los de Cádiz al agua copia de estos buques, con que comenzaron á navegar descansadamente, y á tentar las jornadas del mar Oceano, internándose en él más de lo que solían antes hacerlo.»

Debían ya conocer para esta fecha aquellos buques con que pelearon y vencieron á Terón, Rey de la España citerior, que ansioso de robar el templo de Hércules en Cádiz, aprestó numerosa flota, según dice Strabón.

Saliéronle los gaditanos al encuentro con naves grandes «Gaditani ex adversu venerunt provecti navibus longis», y los derrotaron.

El mismo pasaje de Strabón nos ha hecho conocer los acrostolios ó adornos de las proas gaditanas en este tiempo, pues terminantemente dice que en ellas iban figurados leones.

Como quiera que sea, una cosa se despren-

de de esta semi-confusión histórica que abraza unos diez siglos, y es, que Cádiz fué siempre tan insigne por sus navegantes, como poderosa por la multitud de vasos marítimos de que disponía y enviaba á todas partes del mundo conocido.

Si en el S. O. y Sur de España habían los fenicios, como hemos dicho, establecido factorías comerciales que con el tiempo lograron, como Málaga, un lucrativo movimiento marítimo, más tarde aportaron á sus playas orientales otros colonos marítimos también.

Hacia el año 900 antes del Señor, se establecieron en ellas algunas colonias greco-asiáticas, siendo la principal de todas la formada por los rodios en el puerto de Rosas, que dos siglos más tarde vino á poder de los focios, fundadores de Ampudias, Sagunto y Denia.

El ser todos estos pueblos muy dados al comercio con sus antiguas metrópolis, hace creer que poseerían siquiera un regular número de buques, conforme en su tamaño á la calidad de las navegaciones que emprendían.

Así dibujado el primer período marítimo (1500-500 a. del S.) con las sombras que de necesidad tienen que proyectarse en él, entremos al segundo en que van desapareciendo.

Sin que á punto fijo se sepa la causa de la desavenencia que hubo entre los gaditanos y

sus vecinos de tierra firme los turdetanos, es lo cierto que aquellos, desesperanzados de conservar su independencia, llamaron en su auxilio á los cartagineses, primer paso dado en el camino de su perdición.

El común origen fenicio, y las buenas relaciones comerciales con Cartago, parecíanles á los gaditanos salvaguardias de alianza sincera y franca. Cartago, fundada también por los fenicios, en el año 900 ú 800 a. de C. en la parte N. de la costa de Africa, se había hecho de multitud de posesiones á lo largo de ella, y su espíritu guerrero-mercantil aspiraba á la posesión de España. La ocasión de poner el pie en ella era propicia, y sin demora admitió el senado cartaginés, el poder terciar en la querella, contándose el año 516 a. de C.[26]

Era Cádiz demasiado hermosa y rica para que no tentara al punto la codicia de Cartago: y así, duró poco el concierto, porque los cartagineses hallaron modo como indignar á los turdetanos contra los de Cádiz, teniendo estos que sufrir ahora á sus primeros enemigos, aliados con los cartagineses, imprudentemente requeridos en su propia ayuda.

Usaron los de Cartago con los vencidos gaditanos de mucha moderación, pues el citado historiador á quien casi siempre seguimos, acerca de la libertad en que quedó Cádiz, dice

que «la república de Cádiz ya desconfiada de poderse más valer, no procuraba otra cosa sino los negocios de su navegación, *labrando galeazas y fustas crecidas*, para traer provisiones y mercaderías de unas partes á otras sin pensamiento de procurar señorío, ni trabar empresas mayores semejantes á las de los años pasados, para los cuales tratos estos cartagineses les daban libre lugar y soltura muy descansadamente.»[27]

Sabidas son las grandes guerras que con motivo de auxiliar á Jerjes con naves y tropas sostuvieron (480 a. del Señor) los cartagineses: cómo pelearon en Sicilia y otras islas del Mediterráneo, cuánta sangre vertieron, y cuántos recursos de dinero y gente sacaron de España.

No es, pues, inverosímil que en Cádiz, principalmente, se hiciera buena parte de los buques que tuvieron por necesidad que emplearse en estas célebres guerras. Conciertan sí los testimonios de aquellos tiempos en dar á Cádiz un buen astillero y mucha y entendida gente de mar, y aun la única entendida en las navegaciones del Atlántico.

De dos grandes viajes marítimos de aquellos tiempos se ha conservado la historia; y aunque la crítica moderna casi los pone hoy entre los mitos con que los griegos han exornado la historia, sea de ello lo que quiera, no hallaron lo

autores de la fábula, si tal es, modo de hacerla más creible, sino armando la expedición en Cádiz, con buques en ella construídos, y de tan considerable tamaño, que en los 60 de Hannón iban 30.000 personas para las nuevas colonias, y además, la tripulación propia de cada uno.

Según los periplos de los dos capitanes de la doble expedición, Himilcón salió de Cádiz, y doblando el que ahora llamamos cabo de San Vicente, enderezó el rumbo al N. para visitar las costas occidentales y septentrionales de Europa. Escribió sendas mentiras de su viaje, para inspirar cierto horror á los demás navegantes, y conservar así á Cartago el monopolio de los países visitados, que fueron, parece, las costas de Inglaterra.

Hannón, zarpando igualmente de Cádiz, tomó la derrota opuesta de Himilcón, y costeando parte del Africa Occidental, y fundando en ella cinco colonias, regresó á Cartago, dejando en el templo de Saturno el extracto de su viaje.

De este extracto, que de la lengua púnica se vertió al griego, dió el Sr. Conde de Campomanes, aquel famoso fiscal, una traducción castellana, que colocó entre un discurso preliminar y una serie de ilustraciones, piezas mbas de reconocido mérito en la materia.

De Himilcón solo se conserva algún reta-

zo: mas por no tocar en mi propósito ninguna de estas escrituras, dejo ya aquí este asunto.

Si agradara al lector ver la crítica que se ha hecho acerca de estos dos viajes cartagineses, la hallará en la *Revue Africaine*, t. XXVI, Tauxier.

Desde la dominación romana, hasta la invasión de los bárbaros del Norte.—Con el asedio y toma de Cartagena, depósito principal de cuanto los hijos de Cartago estimaban en más para sus guerras, se aseguró en nuestra península la dominación romana.

Cupo la gloria de esta toma al célebre Scipión, el cual, aunque maravillado de tanta riqueza como en esta ciudad hallaron sus soldados, en nada tuvo el oro y plata recogido en comparación de los armamentos y pertrechos navales de que se apoderó en feliz hora.

Tomó en el puerto 63 naves de carga llenas de mantenimiento y de todo lo necesario para equipar armadas, y entre los muchos cautivos que hizo, se hallaron 2.000 oficiales de armas y aparejos de flotas.

Declaró estos cautivos públicos, ó posesión del pueblo romano; mas les prometió ponerles pronto en libertad, si sirvieran á la república con fidelidad y diligencia en las cosas de su arte.

Lejos de ver yo aquí exageración alguna,

como sospecha nuestro cronista Ambrosio de Morales, lo hallo todo muy puesto con la descripción que del astillero de Cartagena hace el Conde de Campomanes en su discurso preliminar, y que no es para omitida.

«Los artífices empleados en el astillero de carpinteros, herreros, armeros y otros menestrales, pasaban de 2.000 de continua dotación.

»En su puerto había 33 galeras de guerra, como afirma Apiamo, al tiempo que la conquistó Scipión.

»La marinería era tanta que armó 18 galeras de estas, y reforzó su escuadra romana con la mitad más de marinos, haciendo que los del puerto enseñasen á los romanos el uso del remo y la náutica.»

Es proverbial en la historia romana el horror que esta república tuvo al mar: si armó numerosas escuadras, fué compelida de la necesidad; sus cuidados todos, fueron para los ejércitos; todo lo que en ella hubo de expontáneo, no decía relación alguna con cosas navales.

Se admiran sus grandes vías militares, sus grandes puentes, sus acueductos: las granjas de los potentados de Roma, sus estatuas y obras cinceladas, pero nada ó muy poco que tenga ó haga referencia al mar.

Si Cayo Calígula hizo construir buques de cedro con diez órdenes de remos, fabricar jar-

cias y velas de seda, dorar las popas y guarnecerlas de perlas para pasearse él y su corte por las costas de Campania, más que afición al mar fué esto una de las locuras de aquel príncipe.

Mayor provecho que de esta noticia sacará la arqueología naval con saber, que, según todas las probabilidades, fueron los romanos los primeros que forraron sus embarcaciones en metal. En el buque de Trajano que se sacó del lago de Riccio al cabo de 1300 años de estar sumergido en él, se notó que el pino y ciprés se habían conservado maravillosamente; que sus costados estaban forrados por la parte exterior con dobles tablas, y sobre ellas una capa de pez griega. El calafateo se había hecho con trapos de lienzo, y el forro del buque era de planchas de plomo aseguradas con clavazón pequeña de cobre.

Con cuánto contribuirían los españoles en gente y buques á sostener las cargas navales del imperio de que formaban parte, me es oculto si de particularizar se trata; pero de un modo general es conocido, gracias á los editores de la «Histoire generale de la Marine, etc., sur des Mémoires redigés, par Mr. de Boismesle,» y que dice así en la pág. 3 del 2.° tomo:

«Hasta los tiempos de Bruto, no trataron de navegar los españoles, sino en buques de cuero (serían los españoles del N.): después tu

vieron buques de carga en mucho número. En los reinados de Augusto y de Tiberio estaba la marina tan floreciente en España, que de sus costas meridionales salían para Roma considerables escuadras, y buques de carga tan capaces y en tanto número, que casi igualaban á los que salían de Africa. La naturaleza ha dotado á esta nación de puertos cómodos, de ríos navegables y de una especie de junco llamado *esparto*, del que se hacía excelente cordaje.»

Y tanto más debemos creer que esto fuera así, cuanto que Mr. de Boismesle, es tan mirado y circunspecto, que no se atreve á decir cosa alguna de la antigua industria naval de los españoles, sino es que esté consignado en la Sagrada Escritura.

Acerca de la más antigua ó remota, no cree prudente decir nada «porque eso sería perdernos en la obscuridad de las fábulas».

Y de la de menos fecha que aquella, dice: «después que los fenicios traginaron sus mercancías á Cádiz, y llevaban salados á Cartago los atunes que cogían (en las almadrabas que tendían no lejos de las costas gaditanas), los españoles traficaban por mar hasta Tiro, llevando á esta ciudad cobres y esclavos, como lo dice el profeta Ecequiel, que los designa con el nombre de Túbal, y en esta designación con-

ci ertan con San Jerónimo la mayoría de los intérpretes.»

Contrastado con tanta y tan escrupulosa autoridad el floreciente estado de la marina española en tiempo de la dominación romana, dejaremos aquí tan solo unos apuntes muy bien comprobados, y que nada, por ende, tiene de ficción poética ni fabulosa.

De solo Cádiz hay abundantes y muy vehementes indicios, de que muchos años antes de Augusto, tenía una marina floreciente. El arsenal-astillero que poseyeron en dicho punto los cartagineses; el famoso dicho del geógrafo Strabón «los gaditanos viven más en la mar que en tierra;» la estatua que, á punto fijo no se sabe dónde, tenían erigida al gran náutico de la antigüedad, á Temístocles, todo ello dice que este pueblo era verdaderamente marítimo.

Cádiz tuvo además cierta independencia de Roma, y agradecida á esta benevolencia de la señora del mundo, le fué siempre fidelísima aliada.

Puso en cuento Sertorio el poder romano en España, y Cádiz auxilió con sus naves el partido de Sila, enemigo de Sertorio, que también se servía para dominar el mar de naves españolas.

Sevilla y Cádiz fabricaron galeras para C sar, y los buques gaditanos tomaron parte e

las guerras civiles que afligieron á Roma hasta el reinado de Augusto.

Hijos de Cádiz fueron los Lucios Cornelio Balbo; el mayor tomó activísima parte en los graves asuntos que mediaron entre César, Cicerón y Pompeyo; fué el primer Cónsul extranjero que tuvo Roma; y el menor, no menos célebre que el otro, cuando regresó á Cadiz en tiempos de Augusto, hizo construir un astillero en su ciudad natal.

Nada de esto se halla ciertamente en las Sagradas páginas; pero si Mr. de Boismesle no tiene otro criterio que seguir sino este para hablar de la antigua marina española, tenga la seguridad que acierta en cuanto de ella dice, pero que yerra en rechazar todo cuanto dejó de decir, por no estar expresamente consignado en el libro de la palabra de Dios escrita.

Desde la invasión de los bárbaros hasta la de los árabes.—Derrocado el imperio romano de Occidente con las sucesivas invasiones de los llamados bárbaros del Norte, una crisis general tuvo que sobrevenir á toda la parte occidental de Europa. Qué papel desempeñaba en ella la marina, por lo que á España hace, trato de decirlo con la brevedad que hasta aquí he usado, pues solo me propongo trazar un ligerísimo bosquejo de la marina española hasta pocos días después del descubrimiento de América.

Y como la Crónica general de España, continuada por Ambrosio de Morales, sea tan lata como para esta materia pueda aquí desearse, será ella el arsenal adonde de ordinario acuda, pues dado caso que no esté exenta totalmente de algunas equivocaciones, conoce bien el lector la ninguna influencia que en este nuestro epítome pueden tener, pues va poco en saber ahora con certeza si la armada *A* se hizo el año *n* ó en el año $n \pm 1$.

Desde que Ataulfo en 414 del Señor, echó en España los cimientos de la monarquia visigótica, hasta que en 711 acabó en las márgenes del Guadalete (1), no es mucho lo que hay que decir acerca de nuestro asunto.

Y aun lo poco está narrado de un modo tan general en las historias y cronicones que de ello han tratado, que casi puede decirse no haber del hecho sino meramente la constancia.

Sabemos, sí, que hacia 417, Walia, tercer rey godo, intentó pasar á Africa, y que su flota fué destrozada por las olas; pero ignoramos de dónde salió, qué número de vasos la formaban, cuánta tropa conducía.

---

(1) Que según las trazas va á quedar desposeído de tanta guirnalda fúnebre poética, como la ya vacilante autoridad histórica del Arzobispo Jiménez de Rada le ha tejido, y con obligación además de restituir al modesto Conilete ó al Barbate las lágrimas que tanto poeta ha vertido en la linfa de sus aguas.[23]

Sabemos que en 460, Julio Valerio Mayoriano, emperador benéfico y justo, quiso castigar álos vándalos de Africa, y que para ello armó poderosa escuadra en Cartagena, estando él presente, como lo afirma San Isidoro;[29] mas los vándalos, sabedores del apresto, se concertaron secretamente con quienes podían ayudar el intento que habían urdido, y así, viniendo á Cartagena de improviso con su flota, y ayudados de sus espias y amigos, dieron en la imperial tan en sazón, que le quitaron la mayor parte de los navíos, dejando el resto presa de las llamas.

Hasta el reinado de Leovigildo (572-586), no hay cosa de particular acerca de lo nuestro en las crónicas del tiempo, sobremanera breves en toda clase de noticias.

La cruel muerte dada por Leovigildo, en Sevilla, á su hijo San Hermenegildo, irritó al rey de los francos Childeberto, hermano de Inegunda, mujer de Hermenegildo.

Dispuso una flota el agraviado monarca; pero en las costas de Galicia le salió al encuentro la del rey godo, perdiendo aquel naves y tropas. Confirma esta acción naval D. Martin Fernández de Navarrete, en su Historia de la náutica, con el testimonio del P. Daniel,[30] que particulariza el hecho en esta forma:

«Del siglo IV conservamos la noticia de que

estando Goutrán, Rey de Borgoña, nieto del gran Clodoveo, en guerra con Leovigildo, Rey de los visigodos de España, envió contra él dos escuadras al mismo tiempo: una á Septimania ó Languedoc, y otra á destruir ó robar las costas de Galicia: pero esta fué atacada y deshecha tan enteramente por la de Leovigildo, que solo escaparon algunas chalupas que pudieron llevar la noticia de la derrota.»

Nada hay en el espacio de 40 años que indique algún fomento naval; solo San Isidoro da la noticia, y preciosa por cierto, que no muy adelantado el siglo VII, el Rey godo Sisebuto «fué el primero que puso á los godos en el ejercicio de la navegación, y en armar flotas y apercibirse por esta parte para defenderse de los enemigos y ofenderlos. Porque, hasta ahora, solo sabían hacer la guerra por tierra.»

Otro interregno de medio siglo sigue á este dato histórico de la fundación de la armada goda: hasta el reinado de Wamba, es absoluto el silencio en las historias que de aquellos siglos conocemos acerca de pertrechos marítimos pacíficos, ó belicosos.

Siguiendo Ambrosio de Morales, y á él nosotros, la historia que del famoso Rey Wamba escribió el Arzobispo San Julián, dice[31] apropósito de buques: «Ya en el tiempo del Rey Wamba, los alárabes estaban apoderados del

todo en Africa, y desde allí discurrían por mar y por tierra, haciendo daño en el Imperio cristiano. Con este intento salió de Africa una gruesa armada de 270 navíos, y dieron en la costa de España, robando y destruyendo los lugares marítimos con mucha crueldad.»

«El rey como era proveído y animoso, envió contra ellos su ejército *en su armada*, que mató y cautivó los alárabes, y les tomó y quemó todos sus navíos.»

Cuán cortos hayan ido nuestros autores en lo que á la marina atañe en los tres siglos que mediaron entre Ataulfo y el desdichado Rey Don Rodrigo, bien á la vista lo tienen los lectores: lo que del Rey Wamba queda sucintamente referido, es la última noticia hallada hasta ahora acerca del poder naval de los visigodos en la Península Ibérica.

Desde la invasión arábiga, hasta la toma de Sevilla por San Fernando.—Más vida y más abundancia de datos hallamos acerca de la marina española en los primeros 300 años de la dominación arábiga en España.

La diligencia de los cronistas árabes, fué seguramente muy superior á la que desplegaron los de los tiempos visigóticos; y si en estos y después de estos no hubieran tomado la pluma Paulo Orosio, San Isidoro, el abad Viclarense en Portugal, el Arzobispo San Julián, Idacio y

otros más que se pueden añadir á estos, como el Silense, Abeldense, etc., segregando el Pacense, no como fuente histórica, que la es muy buena, sino como mal atribuída á Isidoro Pacense, tal lo demostró en 1885, el R. P. J. Tailhan, S. J., en su *Chronique rimée* (1), la obscuridad más desconsoladora cubriría un importantísimo período de nuestra historia, largo de tres siglos, y en el que, como antes dije, se operó una crisis social de la que surgió otra Iberia, mezcla de la fusión de tres razas, indígena, romana y visigótica.

Emprendemos, pues, ahora la tarea de recopilar cuanto encontremos digno de saberse en el período que encabeza el párrafo, sin cargar de menudencias unas páginas que sólo han de llevar lo de más bulto.

---

(1) En 1890 conocí y traté á este P. en París, ya grave de la enfermedad de que murió en dicho año. Hasta poco antes de su muerte trabajaba aún en esta obra, á la que tenía especial cariño, y recuerdo que tenía lleno de anotaciones marginales el ejemplar de su uso.

Gustaba de que le hablara en español, aunque él se expresaba con bastante dificultad en este idioma, á causa de su enfermedad (reblandecimiento cerebral), que le había quitado casi por completo la memoria, aunque no el santo y discreto buen humor que siempre tuvo.

Recuerdo también que nos hizo reir cuando el Reverendo P. Matignon, superior de la residencia, ya con los óleos en la mano, le iba á administrar la Extremaunción. ¡Y no se *asustó* el P. Tailhan!

Y porque ha de andar mucho en ellas la «Historia de la dominación arábiga en España», obra de D. José Antonio Conde, diré desde ahora que me valgo de la edición hecha en Madrid, año de 1820, para que á ella acuda quien desee verificar lo que aquí escribo (1).

Empujados y arrollados los cristianos españoles á las vertientes de uno y otro lado de la cordillera que corre de E. á O. toda la parte N. de España, no tuvieron moros ni cristianos en largo tiempo necesidad alguna de flotas, pues ni había enemigos marítimos que molestaran, ni la organización y arreglo interno de los reinos que se iban formando exigían comunica-

(1) Conozco el juicio que de este autor hace el señor D. Eduardo Saavedra, en su «Estudio sobre la invasión de los árabes en España»; y aunque yo crea, fiado en su indiscutible autoridad, que el trabajo de Conde sea «una simple reunión de apuntes no depurados en su mayor parte, dados á luz por los amigos del autor después de su muerte en lejano destierro, y que ha alcanzado crédito y celebridad nocivas para la exactitud histórica», con todo, para la materia que de él tomo en este apéndiee, es suficiente criterio de verdad, pues la diferencia entre si fué el califa A ó el B el que armó tal flota, y si fué en el año n ó en el $n+1$, es tan accidental á la presente materia, que como el hecho sea cierto, sirve lo suficiente para mi objeto, tanto más cuanto que Conde dejó el primer tomo, que es el que uso, preparado de su mano para la imprenta.

Y no es solo Conde de quien tomo, sino que también acoto de Dozy, probadísimo autor y muy de la confianza del Sr. Saavedra.

ciones comerciales, atentos todos á rechazar el enemigo común, que más de una vez llevó su victoriosa media luna al mismo corazón de las nacientes monarquías.

Estaba muy lejos de España el califa de Damasco para que llegaran en toda su fuerza y vigor las órdenes que comunicara á sus representantes en España. Bastó en los primeros años de la conquista el peligro común para conservar la unión entre los caudillos árabes, y había además ciudades que dar á gobernar á cuantos se distinguieran en la propagación del Corán.

Pero como con la paz se enferman los ánimos codiciosos é inquietos, los árabes españoles, disgustados con la manera de gobernar de los emires que á España enviaban los califas de Damasco, y alentados al mismo tiempo con la guerra civil que sus remotos califas traían entre sí, no tardaron en fraccionarse y acostarse ya á unos gobernantes, ya á otros, aunque invocando siempre el nombre del califa.

A este lastimoso estado de los árabes españoles, sucedió necesariamente la idea de acabar con las luchas intestinas, merced á las cuales osaban los cristianos salir de sus montes y dar de sorpresa en las tropas ó poblaciones moras.

Los jeques de Syria y Egipto establecidos en

España, viendo que las guerras civiles entre los árabes de la Península no tendrían término si no fuera constituyendo en ella un gobierno tan enérgico como el del mismo califa en Damasco, determinaron negar á este la obediencia, y constituir en España un califato totalmente independiente.

Vagaba por el Africa Abderramán-ben-Morabia, de la destronada dinastía de los Omeyas de Damasco, y en él se fijaron los jeques para hacerlo fundador del califato de España.

Aceptó Abderramán la propuesta, pasó á España y, aunque con trabajos, fundó el Califato de Córdoba, independiente de los califas damasquinos.

Perseguidores de la dinastía de Abderramán, enviaron tropas á España para contener los progresos del alzado, que guerreaba con bravura y suerte. Y aunque las naves de Almuñécar y Almería guardaban por Abderramán las costas meridionales de España, con todo en 768, lograron tropas damasquinas hacer un desembarco en Tortosa.

La felicidad con que se llevó á cabo, dió ánimo á los enemigos del Omeya, y disminuyó el número y calidad de los que le seguían; pero á poco recibió Abderramán la fausta nueva de que sus naves de Tarragona habían ganado y puesto en fuga las del contrario.

Así sale improvisadamente á la historia una marina hispano-arábiga en el Sur y Oriente de España.

Considerando Abderramán que los califas de Oriente no dejarían de inquietarle con repetidas expediciones marítimas, ordenó que su Hagib pasase á las ciudades de Tortosa y Tarragona, é hiciese construir buques para custodiar las marinas de España.

Mandó además, como precavido, que se estableciesen atarazanas en Sevilla, Cartagena y Tortosa para que en ellas se labraran naves, ordenando además que siempre hubiera algunas en Tarragona, Almería, Almuñécar, Algeciras, Cádiz y Huelva. Temán-ben-Alkama, nombrado por Abderramán almirante de su flota, hizo venir de Constantinopla los gálibus para los buques que se habían de fabricar en las atarazanas que mandó construir el magnánimo vástago de los proscriptos Omniadas ú Omeyas de Damasco.

Dejando á un lado las acciones navales, de orden secundario, como la de 820, en que las naves hispano-arábigas fueron contra Gezira-Sardinia, y peleando con los cristianos, les quemaron su flota y les apresaron ocho navíos, vengamos al año del Señor de 838, en el cual «las naves de España partieron de Tarragona, y juntas con las que había en las islas Jebisat y

sida, era tenerlo: con todo, el prudente Abderramán II se limitó á decirle, que no bien sosegara algunos disturbios domésticos que le ocupaban, enviaría sus naves en ayuda de Teófilo.

Con la extensión que sufra este epítome, voy
de las invasiones de los norman-
ibéri-
ıbo por
r origi-

Mayoricas (Ibiza y Mayorca) fueron á las c
tas de Afranc, se apostaron en ellas, y
las cercanías de Marsella, y tomaron
riquezas y cautivos en los arrabales de
ciudad» (1).

Refiero este caso por las consecuencias
tuvo.

Teófilo, Rey de los griegos, conocedor
pujanza de la marina hispano-arabiga,
mensajeros al califa de Córdoba
le ayudase en la guerra que traia contra
Damasco.

Pedir á un Omniada socorro contra un A

(1) Conde, pte. 2.ª cap. 44.

acerca
ima de-
le nues-
.e el ho-
en que
es este y
que por
npolven
ersonas
l dinero

jerca de
lanto de
tensión
de muchas frases
ronistas
acerca de ellos, sin lo cual fácilmente
os inducirán á errores que estaban lejos de tener.

En primer lugar, es frecuente leer que la expedición pirático-normanda de un año se com-

ponía de 20 buques, según un autor; la misma era de 30 según otro, y según un tercero de 70: el primero dice que tal día de tal mes y de tal año llegaron los normandos á tal parte, y que estuvieron allí corriendo las campiñas cinco meses desde el *a* al *b*; el segundo dice á su vez, que en tal otro sitio estuvieron los de la misma expedición cuatro meses, comprendidos también entre los *a* y *b* del mismo año.

Pero dicen bien las dos, y bien diría un tercero en cosa parecida, porque en todo ello no hay sino contradicción aparente.

Para saber discernir en estos casos, hay que tener presente, que si bien la expedición salía de sus puertos propios toda junta, v. g. para asolar las costas de España con 80 buques, llegaban todos juntos á la Coruña, corrían el país por unos cuantos días, y ya ahuyentados los habitantes, se desgajaba una parte de la expedición para Lisboa, y de aquí otra para Huelva, por ejemplo. Y como cada una de ellas tenía que ir capitaneada por alguno de los salidos de Normandía, de ahí que los historiadores castellanos narren la invasión de la Coruña, en tal fecha, con tantos buques, á las órdenes de tal *vikingue*, ó jefe principal, y con tanto número de gente, y los de Lisboa digan en sus crónicas que esta expedición no tenía sino tantos buques, tal caudillo, y que llegaron en ta

fecha; el tercer historiador narrará cosa distinta de los otros dos; y como todos convendrán en el punto de partida, y en la fecha de ella, no podrá menos de causarse una gran confusión histórica con datos tan discordes, si no se tienen presentes estas advertencias.

Otro error ha nacido de equivocar el tiempo que solían durar los normandos en estas excursiones, con el comprendido entre una y otra; tres, cuatro y cinco años tardaban algunas veces en regresar al punto de salida, ya por lo mucho que recorrían, ya por lo que se demoraban en algunas partes donde la abundancia de víveres y lo valioso del botín convidaban á ello.

Estos intervalos de años entre la salida y el regreso, han confundido á más de un escritor, y hecho asegurar que las correrías piráticas *de los normandos* eran periódicas con cierta y determinada cronología, lo cual abiertamente contradice la historia. Hechas estas necesarias salvedades, toquemos ya la medula del asunto.

Carlomagno parece que había adivinado el terrible enemigo que se criaba pocas leguas al N. del N. de su imperio: las frecuentes acometidas de los piratas daneses y escandinavos, lo habían obligado á fortificar las entradas de los ríos, porque los hombres del N. *(northman)* normandos, aficionados á las ricas presas que ha-

cían en las poblaciones de sus orillas, las visitaban demasiado. Así logró contenerlos.

Pero con la muerte de este gran emperador, con haber algunas testas coronadas de Francia aliádose más ó menos con los normandos, bien para sostener la justicia de una causa, bien para reforzar, otro, sus tropas en guerras fratricidas, y sobre todo con la rota de Fontenay (1841), donde la dinastía Carlovingia, y por ende, todo el robusto poder de la Francia feudal quedó destrozado, los temibles piratas, sin dique ya que los contuviera, corrieron desenfrenados no solo del Elba al Guadalquivir, como dice César Cantú, sino del Elba á la boca del Oronto, en Syria, como está plenamente demostrado.

La proximidad á Francia, su riqueza, sus ríos navegables y anchurosos, la opulencia de las abadías de que estaba salpicada, los buenos rescates de los prisioneros que cogían, los invitó á elegir esta región como principal teatro de sus robos.

En 844 del Señor, una de estas expediciones había entrado por el Garona y llegado hasta Tolosa de Francia; al dejar de vuelta el río, enderezó el rumbo hacia las no lejanas costas de Asturias; saquearon á Gijón, y siguiendo el curso del sol, y doblando el actual Cabo de Peñas, llegaron á Farum Brigantium, la Coru-

ña ó cerca, y desembarcando empezaran á correr la tierra, que pronto tuvieron que dejar, con pérdida de 70 naves, como nuestras crónicas de común acuerdo lo aseguran, y también los historiógrafos de otros países.[32]

Gándara, historiador gallego, escribiendo las incursiones normandas en las costas de España, dice así: «En estos años del Rey D. Ramiro (como lo afirma el Obispo de Salamanca), aportaron los normandos al puerto de la Coruña, á donde desembarcaron. Acudieron pronto los naturales, y los derrotaron con pérdida de gentes y de vasos; y aunque descalabrados pasaron á la Bética.»

Y nuestro cronista Garibay, limitando más este hecho histórico, dice que «en 827 les quemó 60 naves, nuestro Rey D. Ramiro I, en el Faro.» Testimonio que ha hecho confundir la ciudad del Faro, al S. de Portugal, con la Coruña; error confirmado y nacido de las palabras que en todos los cronicones se leen de «pasaron á la Bética.»

Tanto Gándara, como Garibay, llevan 17 años de yerro en la cronología, según la más generalmente adoptada.

Asegura Mariana que rechazados los normandos á sus buques, se dió acción naval entre estos y los que obedeciendo la voz del Rey, se juntaron en la Coruña.

Autorizadas crónicas árabes del siglo X, cuentan que desde Lisboa se segregó parte de la flota, y siguiendo constantemente rumbo al Sur, llegó á Arcilla, en la costa Occidental de Africa, frente á las Canarias, mientras el resto saqueaba á Lisboa, y tomaba después las surcadas aguas de Cádiz.

Por el corto número de piratas que quedó muerto no lejos de Sevilla, se puede creer que la flota normanda se subdividió en Cádiz: parte de ella, subiendo el Guadalquivir hasta Sevilla, tuvo reñidos encuentros en las orillas del río con las tropas que desde Córdoba había mandado Abderramán en auxilio de los sevillanos, y aunque osciló más de una vez la victoria en la última y decisiva acción, se declaró al fin por los mahometanos que dejaron tendidos en el campo 500 normandos, y les apresaron cuatro naves. Entre este y otros combates, perdieron los normandos 30 de sus buques.

En uno de los respetables autores que han escrito la «Historia de Cádiz», se dice acerca de esta expedición ó de otra próxima no lo recuerdo bien, que «los normandos penetraron por el Guadalquivir hasta Sevilla, y se apoderaron de un barrio de la ciudad; mas noticiosos que de Córdoba se enviaban 15 barcos y tropas en auxilio de los sevillanos, se reembarcaron á toda prisa, y bajando el Guadalquivir, fueron

á unirse con los que habían quedado en Cádiz.

Este auxilio de naves cordobesas, es una de las innumerables confirmaciones que hay acerca de la navegación directa entre Córdoba y Sanlúcar.

Quedó bien avisado el califa con haber tenido tan cerca á los normandos, y dispuesto á no dejarlos otra vez apoderarse del río, ni aun entrar en él. Para ello fabricó más naves en Cádiz, Tarragona y Cartagena, y estableció vigías en las costas que anunciasen al punto la presencia de estos piratas.

La superintendencia general de este servicio de avisos, la confió el califa á su hijo Abu-Cosa. Más aún: siguiendo una de las tres relaciones árabes que publica Dozy, la de Iben-Alcotía del siglo x, y la más próxima que se conoce al año de 844, haré notar con las mismas palabras de Dozy, que no pararon en lo dicho las precauciones marítimas de Abderramán, sino que mandó hacer un arsenal en Sevilla, matriculó cuantos marineros andaluces pudo, los pagó, armó y proveyó bien, hasta de brea, de modo que cuando los normandos volvieron en 858 á Cádiz, reinando ya Muhamed, salieron las naves hispano-musulmanas á la boca del histórico Guadalquivir, pelearon, vencieron y quemaron á la normanda, obligando á ponerse en fuga á los que escaparon del desas-

tre (1). Esta invasión de 858 está conforme con los cronicones del Albeldense y de Sebastián de Salamanca.[33] Duró tres años y nos han hecho conocer cuán activos fueron los aprestos ordenados por el Califa; porque cuando llegaron los normandos con sus 62 buques á las costas occidentales de España, las hallaron guardadas por la flota musulmana, que en trozos las cruzaban desde Lisboa, y más arriba, hasta Rosas, en la raya del Sur de Francia.

De las expediciones de los normandos á Galicia en 968 y 970 y otras posteriores, hablaremos en otro sitio, pues este está particularmente dedicado á la marina hispano-musulmana.

No habían sido los cristianos de Covadonga molestados por mar de los musulmanes hasta el año de 868, en que Mahomed, juntando sus naves, ordenó llevaran la guerra á las costas de Galicia: más que guerra marítima fué esta una expedición de desembarco, pero tan desas-

(1) Dès lors l'emir Abdérrame prit des mesures de précaution. Il fit bâtir un arsenal à Séville, ordonna de construire des vaisseaux, et enrôla des mariniers des côtes de l'Andalousie; il leur alloua des appointements fort élevés, et leur fournit des machines de guerre et du naphte. Ainsi, lorsque les Madjous (normandos) arrivèrent pour la seconde fois, dans l'année 244 (19 avril 858—7 avril 859), sous le régne de l'émir Mohammed, on alla les combattre à l'embouchure du fleuve; et quand ils curant été battus, et que plusieurs de leurs navires eurent été brûlés, ils s'en allèrent.»

trosa, que entrando ya las naves por el Miño, y puestas las tropas á punto de desembarcar, les dió tan cruda tormenta, que las naves se quebraron unas contra otras, remolinando con la violencia del viento y el ímpetu de las olas, y otras fueron á estrellarse contra los peñascos de unos islotes, y en la costa brava donde pocos se salvaron.

Nada diré de la toma de Túnez por la armada del califa cordobés; nada de otras acciones de menor cuantía, y llegaremos así brevemente al año de 917, fecha en que el califato de Córdoba llegaba bajo Abderramán Anasir al apogeo de su grandeza.

Pues mientras este Califa reparaba con obras de magnificencia los palacios de Córdoba, le avisaron sus gobernadores de la costa del Mediterraneo, que los africanos y los alárabes infestaban con sus piraterías las costas de España y sus islas, y que se juntaban naves con sospechoso intento.

Ordenó al punto Abderramán, que Ocaili partiese con una buena flota á recorrer y guardar las costas de España, mientras que aseguraba con otra las Baleares Giafam-ben-Otman: y no contento el califa con esto, sino mirando á lo porvenir, mandó que en todas las atarazanas de España se construyesen sin cesar barcos grandes para oponerse á los africanos.

En las de Tortosa, se hicieron en 944 algunas obras y reparos, y según Navarrete, se obligó á vivir en ellas á los constructores de naves. También dice la crónica arábiga, que este año mandó construir naves el Califa en los puertos del Mediterráneo.

Y no pasó á la verdad mucho tiempo sin darles honrosa ocupación, porque con motivo de haber apresado los africanos en Almería una hermosa nave de Abderramán, y quemado en dicho puerto otras pequeñas, ofrecióse el Hagib Ahomed-ben-Said á vengar este ultraje.

Mandó, pues, allegar las naves de la costa de España, y en ellas pasó á las de Africa 25.000 caballos; derrotó á los africanos, y con su gente por tierra y sus naves por mar, hicieron capitular á Túnez, depósito de grandes riquezas. Entre los despojos se contaron las naves que había en el puerto, que Ahomed juntó á las del Califa. Las riquezas ganadas en esta expedición se hicieron tan proverbiales, que Ahomed-ben-Said obtuvo una pensión anual de por vida, de 100 mil doblas de oro.

Tras el glorioso reinado de Alhakem II, vino aquel rayo de la guerra, el incansable Almanzor, que con el título de ministro universal del Califato, era dueño absoluto de todo él, en común acuerdo con la sultana Sobheya, madre de Hixém II.

No nos concierne cosa alguna de este caudillo que logró secuestrar del gobierno á Hixém, y reducir á los cristianos casi á las peñas donde se refugiaron tras la rota del último rey godo Don Rodrigo.

Almanzor no descuidó la marina en medio de sus continuas correrías: lo vemos en 985 derrotar por tierra al Conde Borrell II de Barcelona, y llevar á esta ciudad una buena flota para que le secundara en su victoria. Es la última vez que aparece señal de poderío marítimo, en la historia de la gloriosa dominación de los Omniadas españoles.

Guichot en su *Historia general de Andalucía*, después de narrar el estado de prosperidad á que llegó el califato de Córdoba en el siglo x, dice: «Consecuencia natural de este estado de prosperidad naval y material, fué el auge que adquirió la marina mercante andaluza, que llegó á ocupar en los tiempos que historiamos, si no el primero, uno de los principales lugares entre todas las que frecuentaban los puertos del Mediterráneo, desde el estrecho de Gibraltar hasta el canal de Constantinopla.[34]

Fenecida la dinastía Omniada, hacia el año 1037 del Señor, se inicia en la historia de la marina española un vacío considerable, no por incuria de los hombres, sino por absoluta falta de materia. Sabido es que á la muerte de Hi-

xém III, último de los Omeyas, ó como más comunmente se dice de los Omniadas, se declararon independientes del califato muchos walíes, que casi de hecho lo eran aun en vida de Hixem III, á causa de las desavenencias civiles ocurridas antes que este príncipe ocupara el trono de sus mayores. Córdoba, Málaga, Almería, Valencia, Badajoz, Zaragoza, etc., formaron soberanías independientes.

Los estados cristianos, atentos siempre á la reconquista, no sentían grandes necesidades marítimas: la impotencia física en los unos, la moral en los otros, la guerra en todos, hizo, como hemos dicho, que los siglos XI, XII y la mitad del XIII, fueran de cierta paralización naval, sobre todo en las costas que ocupaba la morisma.

Porque ni los almoravides que, tras la célebre rota que en Zalaca dieron á Alfonso VI, se entronizaron en España, ni los almohades que sucedieron á estos, hicieron cosa de particular en construcciones navales.

Hay, sin embargo, un hecho de importancia para la historia marítima, que no es de lo más conocido. Tómolo de la *España Sagrada* del Maestro Flores, cap. 103, y lo pondré traducido y en substancia, porque la narración de él es algo larga.

Dice, pues, que á principios del siglo XII, los

sarracenos que habitaban las costas marítimas desde Sevilla, Saltes, Lisboa, etc., hacían devastadoras excursiones en las costas de Galicia y de Asturias, siendo las primeras como más cercanas, las que sufrían mayores daños.

Multitud de cautivos de toda edad y sexo, fuera de la devastación y el pillaje, coronaba semejantes correrías, hasta el punto de dejarse abandonadas las costas desde la pimavera al otoño, tiempo del año más á propósito para hacer tales excursiones.

Pero D. Diego Gelmírez, Obispo de Santiago, no era hombre que se dejaba hacer tamañas burlas en sus feligreses y posesiones eclesiásticas. No había, es verdad, en Galicia sino constructores de naves de carga, y no eran estas las convenientes para contener aquellas flotas lijeras de los sarracenos que aparecían y desaparecían como las gaviotas en momentos dados.

Mandó, pues, el resuelto Obispo á Génova y Pisa por un buen constructor de galeras: hallólo en Eugerio, que con buen salario vino y construyó dos en el Padrón, tan fuertes y veleras, que con ellas se corrieron las marinas arabescas de Occidente, quemando muchas naves, echando otras á pique y llevándose algunas con grandes despojos de los espantados árabes, cautivos no pocos de estos, y dejando por aquellas costas

de Portugal y Andalucía bien temido el nombre del Apóstol.

Análogas construcciones leemos que se hicieron en los años 1120, 1124 y 1131, con iguales felices resultados.

Dos lógicas consecuencias se derivan de esto: 1.ª En qué atraso estaban las construcciones navales de guerra en los reinos cristianos del Norte y Occidente de España, cuando hubo que acudir á Italia por constructores de galeras. 2.ª De qué calidad serían las naves sarracenas que iban á robar las costas españolas del Norte, cuando solas dos galeras, tales estragos hicieron en ellas, una y más veces.

Llegamos, pues, á la conquista de Sevilla en 1247, fecha en que por primera vez vemos buques construídos en los dominios de la corona de Castilla y de León, cruzar un pedazo de la costa S. de España, como propia, unos 600 años después que las flotas de Wamba las habían limpiado de enemigos.

Desde la unión de las coronas de León y de Castilla, hasta algo después de el descubrimiento de América. — Desde que concibió Fernando el pensamiento de la conquista de Sevilla, había llamado á su corte á Ramón Bonifaz, noble ciudadano burgalés, que gozaba fama de hábil y entendido marino, y encargándole qu construyese y habilitase naves con que pode

combatir la ciudad por el lado del Guadalquivir, se dispuso el Santo Rey á llevar á cabo su atrevido pensamiento.

Divulgadísima historia es en la del cerco de Sevilla, la ruptura del puente de barcas que tenía la ciudad con Triana; dos gruesas naves de las que obedecían á Bonifaz, diéronle la terrible embestida, y este hecho aceleró la rendición de los sitiados.

Ni menos conocido es, que á poco de llegar Bonifaz á la boca del Guadalquivir con sus 13 naves y algunas galeras, trabó combate con la flota de más de 30 vasos que de Ceuta y Tánger venía á socorrer á los sitiados, tomándole tres navíos, echando otros tres á pique, quemando uno y haciendo huir á los restantes.

Lo que no me parece fácil de adivinar es, cómo un burgalés fuera tan cursado hombre de mar en aquellos tiempos, y así, en gracia de la averiguación, me espaciaré unas pocas líneas.

Francés, ó al menos oriundo de Francia, hace Ortíz de Zúñiga al almirante Bonifaz; italiano lo dá el ilustre Capmany, y el reciente historiador leonés, lo llama español á boca llena.

No haré disquisición alguna sobre ello, pues carezco de tiempo y datos; pero acerca de su habilidad náutica, recordaré que el Consulado de Burgos, ejercía desde muy antiguo cierta

superioridad sobre los mareantes de la costa Norte de España, cuyo trato fué más que medianamente crecido con los puertos de Francia, Inglaterra y Flandes.

Había en ellos cónsules españoles para arreglar las diferencias entre los comerciantes y navegantes, y por nada improbable juzgo que D. Ramón Bonifaz, se hubiera ocupado algunos años en negocios marítimo-consulares, de modo que, ó residiendo en Burgos hiciera con frecuencia viajes á los mares del Norte de Europa, ó después de tenerlos bien conocidos, como sus puertos y trato mercantil de ellos, se estableciera en Burgos con cierta dependencia del Consulado.

Y no encuentro, á la verdad, manera más plausible de hacer á un hijo de Burgos consumado almirante en 1247. Las hazañas de este almirante parece se limitaron á lo dicho, y así pasaremos á describir las magníficas atarazanas que el hijo de San Fernando, Alonso X.° el Sabio, mandó construir en Sevilla, base y fundamento de casi todo el poder marítimo de la corona de Castilla en los mares que por el S. la bañan.

La suntuosidad de las dichas atarazanas la pinta más de un historiador sevillano: seguiremos á Zúñiga en sus «Anales».

«Formaban las atarazanas 16 anchurosas na-

ves, que sobre fortísimos pilastrones de ladrillos rolaban arcos y cerraban bóvedas de igual robusticidad, capaces de fabricarse y guardarse en ellas muchas galeras y baxeles, y de almacenarse competente copia de todos pertrechos. Tenían las atarazanas número de oficiales francos de todos pechos: y en su jurisdicción, todos los montes de estas comarcas que criaban árboles, reservados á la materia de los bajeles.»

En una de las torres se puso la inscripción siguiente:

RES TIBI SIT NOTA, DOMUS HŒC, ET FABRICA TOTA
QUAM NON IGNARUS, ALFONSUS SANGUINE CLARUS
REX HISPANIARUM FECIT, FUIT ISTE SUARUM
ACTUS IN AUSTRINAS, VICES SERVARE CARINAS,
ARTE MICANS PLENA, FUIT HIC INFORMIS ARENA.
ERA MILLENA, VICENTENA NONAGENA.

«Sabe, lector, que esta casa y toda su fábrica hizo el sabio y claro en sangre D. Alonso: fué este príncipe inducido á reservar (en ella) sus bajeles para las conquistas del Austro. Informe estuvo la arena aquí donde resplandece poblada con el arte, en la era 1290.»

Llamábase aquel sitio el Arenal, y es, si no me engaño, donde actualmente existe el Hospital de la Santa Caridad, en cuya fachada quedó la lápida con los versos.

Don Fernando Colón, que seguramente vió muchas veces estas atarazanas, debía tenerlas presente, cuando en 1536, decía al Emperador Carlos V: «Conviene que se hagan en Nombre de Dios dos bergantines ó pequeñas fustas; y en San Juan (Puerto-Rico) otro par, y las tengan á punto y *so techado* porque en el mar no se coman de broma.»[35]

A esta gloria de D. Alfonso X, se debe otra no menor cual es la de haber sido el fundador de la marina permanente de guerra, como el mismo Ortíz de Zúñiga observa, por estas palabras de sus Anales sevillanos: «Olvidé al tiempo de la fundación de las Atarazanas, una de las insignes obras del Rey D. Alonso, que fué la institución de la Armada perpetua, para que hizo tan gran fábrica, y que quería se compusiese de diez galeras armadas, cada una con dos compañías de soldados, á cuyos capitanes llamaban cómitres.»

Diría con gusto las condiciones del contrato hecho entre el Rey Sabio y los dueños de estas galeras armadas, pero saldría con ello de la corta noticia de nuestra marina, á que me circunscribo cuanto puedo.

Pasando por alto los motivos que el Rey Don Alonso el X.° tuviera para haber ido á Roma á verse con el Papa, de regreso ya en su reino de Castilla, cercó por mar á Algeciras (1277), que

recientemente había pasado con Tarifa á poder de Aben-Juzef, Rey de Marruecos, regalo con que el de Granada acababa de obsequiarle.

Los que estaban en este cerco de Algeciras se retiraron después de haberse perdido en él mucha gente y casi toda la armada. Con esto pasó Aben-Juzef de Africa á España, hizo la nueva población de Algeciras, y asentó treguas con el Rey Don Alonso el Sabio.

Congojadísimo estaba este monarca por las revueltas que contra su autoridad había en Castilla; enconaba el suceso su hijo D. Sancho, que de uno en otro paso llegó á rebelarse contra su propio padre, á alzarse con el reino, y á confederarse con el rey moro de Granada.

Solo Sevilla y su tierra obedecía al desdichado D. Alonso, que lleno de pesar revolvía en sus adentros abandonarse al mar, é ir por donde Dios le deparase alguna buena ventura.

Los versos que escribió en tan acuitados momentos, revelan, unos, el sentimiento de su alma, como los tan conocidos que empiezan:

A tí Diego Pérez Sarmiento, leal, etc.

otros, el propósito de surcar el cerúleo elemento, como Apollonio, que

se metió en alta mar
á se morir en las hondas
ó las venturas buscar.

Combatido de estos afectos, volvió los ojos á Abén-Juzef, y enviándole la real corona en empeño para que sobre ella le prestara 60 mil doblas de oro, significóle al mismo tiempo cuán grande era la necesidad en que la rebelión de su hijo le había puesto.

Era Abén-Juzef magnánimo, é irritado por la conducta de D. Sancho para con su propio padre, desembarcó en España con buen golpe de gente de á pie y de á caballo, y favoreció por Andalucía, sobre todo, al puñado de gente que se mantuvo adicta al destronado monarca.

Poco sobrevivió D. Alonso á estas demostraciones del generoso marroquí, pues falleció en Abril de 1284.

Por testamento otorgado á 8 de Noviembre de 1283, maldice el rey á su hijo D. Sancho y á su posteridad. Rehizo al morir este testamento, y nombró en el nuevo, rey de Sevilla y Badajoz al infante D. Juan, con que fuese sujeto á los reyes de Castilla y León; con el mismo gravamen mandó al infante D. Jaime el reino de Murcia, «y después que perdonó á todo el mundo, en especial á los súbditos propios de sus reinos, las injurias que le habían hecho, recibió el Cuerpo de Nuestro Señor, precediendo contrita confesión, y así dió su ánima al Criador»[36].

Viéndose Abén-Juzef sin el rey D. Alonso

solo pensó en retirarse decorosamente de la guerra, y así envió á D. Sancho embajador para ajustar tregua que fuera honroso preliminar á la paz. Irritado D. Sancho, dijo al embajador moro, que «tenía en la una mano el pan y en la otra un palo, y que el que el pan le quisiese quitar, le daría con el palo.»

Empezó el moro á correr la tierra de Medina-Sidonia y Jerez, ofendido del áspero tratamiento que el Rey D. Sancho había dado á su embajador. Previó el castellano la dura guerra que había de tener con el moro, y como este tenía que sacar de Africa todo el nervio de su fuerza, «juntó el Rey D. Sancho muchas naves en todas las marinas y riberas de sus reinos, haciendo venir de Génova á un buen capitán, llamado Benito Zacarías, con doce galeras, á quien por juro de heredad dió el Puerto de Santa María, con gravamen de una galera perpetua.»

Abén-Juzef puso cerco á Jerez con mucha caballería, y D. Sancho, tenidas cortes en Burgos y determinado en ellas el socorro á la plaza sitiada, empezó á reunir gente de á caballo mientras la armada «en que había de solas naos de alto bordo 100 velas,» tomaba sitio conveniente en las aguas de Cádiz.

Particularizando D. Adolfo de Castro algo de esta guerra, dice que cuando Abén-Juzef

llegó con su ejército por la parte acá del Guadalete, vió un número grande de bajeles en la bahía de Cádiz surtos en frente del sitio donde hoy está el castillo de Puntales. Ignorando de quien era aquella armada, mandó á uno de sus capitanes con objeto de que la reconociese. Llegó á Matagorda su mensajero, y desde allí interrogó al que comandaba los bajeles del Almirante genovés Benito Zacarías, á Fernán Pérez Maymón, gran privado de D. Sancho, el cual sacando un pan y un palo, hizo entender al moro su deseo.

Levantó Abén-Juzef el cerco é hizo las paces con el rey de Castilla, al que entregó «dos cuentos de maravedís de oro de los de aquel tiempo.»

No quedó Abén-Jacob, muy satisfecho de las paces que su padre Abén-Juzef había estipulado con el castellano, y así quería pasar á España para dar más calor á las hostilidades.

Congregó en Tánger muchas gentes, pero mudó de parecer á la noticia de que el almirante Zacarías le había tomado en batalla trece galeras, de 27 que habían peleado, y que sobre eso, D. Sancho, aprovechándose de esta victoria naval, había caído sobre Tarifa, por mar y tierra, y apretádola tanto, que en breve la hizo suya. Dió la tenencia de la nueva é importantísima conquista á D. Alonso Pérez de Guzmán,

después de haberla tenido por poco tiempo el maestre de Calatrava D. Rodrigo.

Estúvose, pues, quedo con esta herida Abén-Jacob, pero como no había cerrado sobre sano, pronto se recrudeció.

El infante D. Juan, á quien su padre el Rey Don Alonso el Sabio legara los reinos de Badajoz y Sevilla, se había refugiado en Portugal, temiendo las iras de su hermano D. Sancho.

Escribió éste al monarca portugués para que echara de sus tierras al infante, según concordias anteriores requerían, y habiéndose hecho así, acudió D. Juan á Abén-Jacob, ya que el camino de Francia á dónde quería ir se le cerraba; y recordándole la amistad antigua de sus padres, y cómo estaba desposeído de su herencia por su hermano el rey de Castilla, convinieron en que él pasaría á España y pondría cerco á Tarifa, como lo ejecutó con tropas africanas.

En este asedio fué cuando tuvo lugar el episodio tan celebrado y comentado de la muerte dada al hijo de D. Alonso, superando la obligación de sostener la plaza, al vehemente afecto del amor paterno. Perdida la esperanza de apoderarse de Tarifa, se volvieron á Africa los moros marroquíes, y Abén-Jacob, pareciéndole que no podría con estos descalabros sustentar bien á Algeciras, dió esta plaza al Rey de Gra-

nada, volviendo así al poder de donde en obsequio á su padre Abén-Juzef, había salido.

La flota que ayudó al descerco de Tarifa, estuvo al mando de D. Juan Mathe, camarero del rey, y de su canciller D. Fernán Pérez Maymón.

Con la minoridad de D. Fernando IV, su corta vida, y haber dejado para que le sucediera en la corona un niño de pecho, desmayó tanto el poder naval en la parte de costa española que al Sur de la Península tenían los reyes de Castilla, cuanto crecieron las discordias domésticas.

En el reinado de este monarca, llamado *el Emplazado*, se puso el cimiento de aquel continuado esfuerzo con que su hijo D. Alonso XI, minó tan hondamente el poder del rey de Granada con la toma de Algeciras. Porque á 19 de Diciembre de 1308, conformes los reyes de Aragón y Castilla en no dar descanso á la guerra contra el granadino, se hizo escritura pública acerca del auxilio que mutuamente debían prestarse.

El aragonés quedó comprometido á tener en el Estrecho, hasta la conquista de Granada, diez galeras y cinco leños. No se podían ajustar con el moro paces ni treguas sino de consentimiento de Aragón y Castilla, y la guerra debía empezarse antes del 24 de Junio de 1309.

Y en efecto; en dicho año se bloqueó y hos-

tilizó á Algeciras, aunque sin poderse ganar.

Las campañas marítimas de este siglo, quizás el de mayor poderío naval (relativo) de España, son de transcendencia suma en nuestra historia; pero no es de mi incumbencia la esplanación de esta verdad.

Nuestras crónicas castellanas son, en general, muy poco jugosas acerca de hechos navales; ó los pasan por alto, ó solamente indican los de más bulto: difícil sería, por ellas solas, saber la historia de nuestra marina.

Haré, pues, una recapitulación de aquellos hechos marítimos que nos lleven á apreciar en su justo valor el poder y fuerza de la armada castellana en los mares de Europa hasta principios del siglo XVII; vendrá después cuanto ocurra decir acerca de la marina mercante, y daremos por terminada nuestra reseña, exponiendo la extraordinaria potencia marítima que alcanzó el reino de Aragón, tanto en lo militar como en lo mercante, desde que regularmente desembarazada la tierra del poder de la media luna, pudo ir extendiendo su acción marítima con no menos gloria que constancia.

Todas las probabilidades de mal estado naval en los primeros años del reinado de Alfonso XI, se indican, con que no obstante de haberse avisado á este monarca á principios de 1333, que Abdelmelek pasaba de Africa á España con

7.000 caballos, no pudo el Almirante Alonso Jofre Tenorio, que salió precipitadamente de Sevilla con las galeras, ni impedir el paso de aquellas fuerzas, ni introducir una poca de harina en Gibraltar, sitiada por las tropas de Abdelmelek.

El escandaloso concubinato del rey con Doña Leonor de Guzmán, que tan sentidos ayes arrancó á Benedicto XII, hizo que se volvieran lastimosamente contra Portugal las fuerzas que debieron emplearse contra el moro.

Doña María, hija del rey portugués y legítima esposa de el de Castilla, vivía humillada por la favorita. Una cortés embajada del padre de D.ª María, rogó á D. Alfonso XI se sirviera poner término á tal estado de cosas. Irritado el de Castilla, contestó con tan imprudente altivez, que se rompieron las hostilidades.

Para entonces se habia fabricado en Sevilla armada de varios navíos y galeras y con ellas se infestaron las costas de Portugal.

Don Alonso Jofre Tenorio peleó tan felizmente contra los portugueses, que á poco de haber salido de Sevilla, volvió á ella con 30 galeras cautivas (1) y con el Almirante portugués Pezano, natural de Italia.

---

(1) Otros historiadores, solo ponen ocho galeras apresadas, y seis echadas á pique. Sigo la primera opi-

Mientras tanto el emir de Marruecos se disponía á hacer una invasión tal en España, que la sujetara toda de nuevo al islamismo.

Alfonso XI mandó 80 velas al Estrecho para que estorbaran los envíos de Africa á España: pero no pudo conseguirlo del todo, no obstante del refuerzo de 12 galeras que el rey de Aragón le enviara á órdenes de Gilabert de Cruilles. Muerto este en un desembarco hecho sobre Algeciras, se retiró la flota aragonesa, dejando á la de Castilla bien comprometida en el Estrecho.

Esta flota compuesta solo de 27 galeras, seis leños ó naos de alto bordo, y algunos buques de transporte, fué reforzada con galeras hechas en las atarazanas de Sevilla.

Habían corrido voces en esta ciudad de que D. Alonso Jofre Tenorio no vigilaba el Estrecho cual convenía, y parece que ello tuvo eco en el corazón del rey. Hízose saber á Tenorio lo que ocurría en el ánimo real, y aunque era cierto que la armada musulmana había pasado el Estrecho por la noche sin que la castellana la molestara en nada, y desembarcado en Gibraltar y Algeciras inmensa multitud de hombres y caballos, también lo es que Jofre

---

nión, de Zúñiga, porque debió ver en Sevilla documentos acerca de ella.

Tenorio no podía oponerse con su flota á la de Abul-Hassán de 70 galeras y leños, y 140 velas menores.

Achacóse á traición, y Tenorio, indignado con tal sospecha, dió la imprudente orden de marchar al enemigo, el día 4 de Abril de 1340, día en que se peleó tan denonada como infructuosamente, pues solo cinco galeras castellanas pudieron entrar en el próximo puerto de Tarifa, quedando el resto de la flota apresado ó echado á fondo. Jofre Tenorio murió en la acción, abrazando al estandarte: dejó nombre de valiente , y á Castilla desguarnecida del grande apoyo de su armada.

En tan apurado trance, acudió el Rey don Alonso XI.° al de Portugal por medio de su hija D.ª María. El peligro común hizo que el lusitano enviara á Cádiz sus galeras.

Tomó D. Alfonso XI.° á sueldo 15 genovesas, y apresuró la construcción de las mandadas hacer en las atarazanas andaluzas. Con estas, con las cinco que habían escapado del desastre de Jofre Tenorio, y con los vasos que mandó armar á toda prisa en los puertos de Galicia y Asturias, pudo reunir 20 galeras y doce navíos, cuyo mando dió al Prior de San Juan, D. Alfonso Ortíz de Calderón.

Cinco meses hacía que los africanos no hallaban nave cristiana en el Estrecho de Gibraltar.

en ellas pasaron á España aquel grande ejército que amenazó ponerla de nuevo bajo el poder agareno.

Tarifa, plaza principalísima del Estrecho, quedó sitiada por las tropas del Rey de Granada y por las del Africano Abul-Hassán, que no quería enemigos á la espalda.

Salió al punto la armada castellana á dar algún alivio á los cercados. Dios quería poner á España á cuatro dedos del abismo para salvarla luego con su brazo poderoso.

Las naves castellanas dispersadas por la furia del tiempo, arribaron, unas á Cartagena, y otras á Valencia: otras cayeron en poder de los musulmanes. Fuerte golpe para el Rey de Castilla.

Convocó á los prelados y ricos-hombres; á los maestres de las órdenes militares y otros caballeros: expúsoles la situación angustiosa á que estaban reducidos los valientes defensores de Tarifa, la certeza de que tomada esta plaza se derramaría la morisma por España, y habría que volver á las montañas de Asturias, y á los tiempos de Pelayo y de Favila.

Alfonso XI fué en persona á Portugal y consiguió de su Rey Alfonso IV que tomase parte en la guerra. Lo mismo se procuró hiciera el monarca aragonés: ambos lo ofrecieron, y ambos cumplieron su palabra; éste, enviando su ar-

mada al Estrecho con Pedro de Moncada; aquel llegando á Sevilla con toda la flor de la caballería portuguesa, casi al mismo tiempo que entraba en la metrópoli andaluza el estandarte de la Cruzada enviado por Benedicto XII.

Sin tiempo que perder y reunida la hueste hispano-portuguesa, fuerte de 18 mil caballos y 120 mil infantes, bien guardado el Estrecho, se pusieron los reyes en movimiento para Tarifa, cuyo cerco alzaron al punto los africanos á fin de tomar posiciones ventajosas.

La crónica de D. Alfonso XI hace subir las fuerzas enemigas á 50 mil caballos y 600 mil infantes; número muy exagerado, aunque todos convienen en que las tropas granadinas y africanas, juntas como estaban, hacían considerable cifra (1).

Reforzado el Rey de Portugal con 3.000 castellanos, tomó posición contra el de Granada, y el de Castilla contra el emir de Marruecos.

A 30 de Octubre de 1340 se dió la memorable batalla del Salado, única comparable á la célebre de las Navas de Tolosa.

---

(1) El sitio de Tarifa empezó el 23 de Septiembre de 1340, y el ejército aliado no llegó á la Peña del Ciervo hasta el 28 ó 29 de Octubre del mismo año. ¿Es creible que por fortificada que estuviera Tarifa, y que por muchos y bravos defensores que la guardaran, pudiera haber resistido más de un mes el cerco de 650 mil soldados?

Las tropas granadinas pelearon flojamente. ¿Querría más el moro de Granada tener á Abul-Hassan en Africa que en España?

Los reyes de Portugal y Castilla se despartieron amigos y llenos de júbilo por el señalado triunfo que ambos juntos consiguieron.

El botín que se recogió á orillas del Salado, fué grande. La crónica de Alfonso XI, dice que fué tanta la cantidad de oro y plata recogida, que en Avignón, en París, en Valencia, Barcelona, Tudela y otros puntos, bajó de una sexta el valor de estos metales.

Y en efecto; aun descontando lo que muchos caudillos tomasen por sí al volver á sus hogares, se recogieron del campo de Abul-Hassán en oro labrado, 100 mil doblas marroquíes, barras de oro y plata, collares y brazaletes de piedras preciosas, cimitarras con adornos de oro y pedrería, vestidos de seda y oro, tiendas de brocado, etc.

Mandó el de Castilla reunir en su patio del alcázar sevillano todo este despojo, y habiendo separado á un lado todo lo que era puro metal precioso y pedrería, y en el otro todo lo que era arte mezclado con piedras, oro y plata, y llevado al rey de Portugal, le invitó á que tomara lo que fuera de su agrado, pues justo era que quien tanto había hecho por la victoria, participare sin tasa del despojo.

No quiso Alfonso IV de Portugal tomar sino unas cuantas armas bien labradas, y unas pocas monturas arabescas de exquisito primor artístico; instado por el castellano que había hecho poner en fila á todos los principales personajes árabes hechos prisioneros en el campo para para que tomase algunos, solo escogió alguno que otro, y entre ellos, á Abú-Helí, sobrino del derrotado Abul-Hassán.

La modestia de Alfonso IV de Portugal, será siempre inseparable de la batalla del Salado.

No permanecieron estos reyes ociosos contra el enemigo común. Alfonso de Castilla, aunque escaso de recursos por los grandes gastos que había tenido que hacer para reparar su escuadra, pagar sus tropas las naves asoldadas á Génova, se propuso tomar á Algeciras, y cortar de este modo, ó impedir mucho, la fácil comunicación entre Africa y España.

Como la guarda del Estrecho era el alma de esta empresa, no se paraba en Sevilla de construir buques, ni en las Cortes de conceder subsidios al rey D. Alonso.

Las galeras castellanas, juntas con las prestadas por el Rey de Portugal, habían ya conseguido dos señalados triunfos contra las naves moriscas. El segundo y más importante, costó á los musulmanes la pérdida de 25 galeras, y la fuga á Ceuta de las restantes. Tras él, se re

tiraron á Portugal las 10 galeras que habian prestado importantísimos servicios.

Todo salía al monarca castellano á medida de sus deseos: no bien se había retirado la armada portuguesa, llegó la de Aragón, fuerte de 20 galeras. En lo más recio del asedio, cuando más convenía la presencia de una flota respetable en las aguas de Algeciras, retira el aragonés sus naves para la guerra que traía con Mallorca: pero vuelven las de Portugal, y no mucho después, diez aragonesas, con las cuales y las genovesas que pagaba el castellano, había en el Estrecho una armada de «sesenta galeras y cuarenta naos sin otros muchos bajeles»[37].

Todo hacía falta para tener á raya al gran armamento naval que preparaba Abul-Hassán (Alboacén) para socorrer á los sitiados.

La batalla del Salado había admirado á lo que entonces pudiera llamarse mundo, y la fama del Rey de Castilla lo llenaba.

Cuando se supo que Alfonso XI, el héroe del Salado, marchaba sobre Algeciras, acudieron al cerco de la ciudad muchos y renombrados paladines de Francia é Ingtaterra y el mismo Rey de Navarra.

Los gastos del cerco, junto con la cosecha ruín de aquel año en España, y junto también con lo que exigía el decoro se emplease en la manutención y agasajo de tantos ilustres personajes como en el real se hallaban, habían puesto á Don Alfonso XI en el caso de pedir prestados al Rey de Francia 50 mil florines, y 25 mil á Clemente VI.

Como los caballeros ricos-hombres de Castilla vieran que el rey todo lo empleaba en la guerra contra moros, le acudieron no solo con dineros prestados, sino con buenos donativos, y

el rey de Aragón con 10 galeras más que le llevó Jayme Escribá, vecino de Valencia.

Como el cerco se alargase, pues los sitiados defendían muy bien la plaza, empezaron los nobles franceses é ingleses á volverse á sus tierras. El Rey de Navarra afeaba este proceder con su constancia en el cerco, y en él se mantuvo hasta que adoleció de enfermedad que le acabó al poco tiempo en Jerez de la Frontera, desde donde se condujo el cadáver á su reino.

La armada no cesaba entre tanto de apresar buques que furtivamente intentaban meter víveres en Algeciras, ó ya iba á correr, haciendo daño, las marinas del Rey de Granada ó las costas africanas.

Así y todo, burló Abul-Hassán la vigilancia de los almirantes, y con 60 galeras, convoyando buen número de embarcaciones de transporte, echó en Estepona, á 3 de Octubre, mucha gente, vituallas y municiones, y aun dice la Crónica de D. Alfonso XI, que pudiera haberse hecho este desembarco en la misma Algeciras, por no hallarse la armada aliada toda junta.

Las galeras genovesas, porque no recibían puntualmente las pagas, quisieron despedirse; pero las detuvo y pagó religiosamente Don Alonso.

Pues aunque el considerable refuerzo introducido por Estepona debía alentar al rey de Granada á sostener la guerra, tuvo, por el contrario, deseos de paz, que se iniciaron proponiendo á D. Alonso una tregua. Aceptóla el sitiador con estas dos condiciones: 1.ª que durante ella se reconociese como vasallo del rey de Castilla; y 2.ª, que le diese 300.000 doblas de oro, su sostenedor y aliado Abul-Hassán.

Convino en ello el granadino, y dió el dine

ro el africano; pero la guerra continuó con no menor empeño que antes, aunque inútilmente. Porque los sitiados, apretados del hambre y derrotadas en dos serios encuentros las tropas que habían querido forzar el cerco, movieron al rey de Granada á entregar la ciudad, como se efectuó á 26 de Marzo de 1344. La armada se deshizo, que harto necesitaba de descanso.

Desde esta fecha á la de 1349, en que el belicoso rey de Castilla puso cerco á Gibraltar, se rehicieron las galeras de Sevilla y las naos de Vizcaya, Asturias y Galicia; se fabricaron otras nuevas, y con estas, con las servibles de las campañas anteriores, y con las prestadas por el rey de Aragón, que fueron cuatro, se volvió á cruzar en el Estrecho, para evitar el socorro marítimo de Gibraltar.

La armada castellana, ayudada de la aragonesa casi siempre, y con frecuencia de las galeras genovesas tomadas á sueldo por la corona de Castilla, no habían, puede decirse, abandonado las aguas de Ceuta, Gibraltar y Tarifa en medio siglo. Los portugueses nos fueron auxiliares ó enemigos, según lo juzgaron convenía á sus propios intereses.

La peste que se declaró en el campo cristiano, privó de la vida á Don Alonso XI, y lanzó á la monarquía castellana á un mar de turbulencias y de sangre.

Los buenos y leales servicios que á este monarca prestaron los guipuzcoanos, en la guarda del Estrecho, no deben omitirse, pues además de especificarse, diciéndolos, el estado naval de nuestras costas septentrionales en el XIV siglo, se ve que fueron voluntarios, como de derecho les correspondía según fuero. Así cuando Don Fernando IV el Emplazado exige al

Concejo de San Sebastián en 1213 que le sirva con naves y galeras para armar contra los moros, hace presente al Rey que por su fuero no está obligado á ello: reconócelo el monarca, y revoca el mandato. Y Don Alfonso XI, declara en 1345, que las veces que había contribuído San Sebastián á formar con sus buques las flotas reales, fué por servicio voluntario de dicho Concejo á la Corona.

Y en 1343 cuando otorgó este rey ciertos privilegios á la villa de Guetaria, que es en Guipúzcoa, dijo: «nos han hecho muchos servicios con sus navíos en las guerras que habemos habido hasta aquí con los moros, é señaladamente en el vencimiento de las flotas de los reyes de Benamerín é de Granada... é después en toda la cerca de Algeciras».

La marina de Guetaria se componía en este tiempo de diez naos grandes y diez navíos pequeños; todos estos buques iban tripulados por hijos del país.

El feroz rey de Castilla D. Pedro, único entre los reyes de este nombre, será el primero que mande sus bajeles en persona para ir en busca del enemigo: hasta este tiempo la historia del joven hijo de Alfonso XI, no es de nuestro relato.

Solazábase en Conil D. Pedro de Castilla con la pesca de los atunes, cuando, siguiendo á Zúñiga, entró en Cádiz Francisco de Perellós con nueve galeras catalanas: hallábanse fondeadas en Cádiz dos naves placentinas, y Perellós, so pretexto de que eran enemigas del monarca aragonés, las hizo prisioneras.

Sintió, como era justo, D. Pedro este ultraje, y requirió á Perellós para que respetando la neutralidad, dejase las naves tomadas: mas las galeras catalanas siguieron su viaje á Nor-

mandía, donde iban en auxilio del rey de Francia, que batallaba contra el inglés. Otros les dan otro rumbo: poco importa para el caso.

Este hecho encendió la guerra entre Aragón y Castilla: todo venía ya de antemano dispuesto, pues las mutuas quejas de uno y otro monarca no podían tener otra solución sino la que las armas dieran.

D. Pedro de Castilla, arrebatado é iracundo, mandó armar unas cuantas galeras y salió en ellas tras las aragonesas de Perellós, para tomarlas: ordenó la confiscación de bienes de cuantos catalanes había en Sevilla, y no teniendo esperanzas de alcanzar á Perellós, se volvió desde Tavira, hasta donde lo había ido siguiendo.

A quien la historia haya enseñado el temple de alma de este desdichado monarca, no se le ocultará lo encendido que estaría en todo lo que tocaba á prepararse para la guerra.

No bien volvió á Sevilla de regreso de su inútil persecución á Perellós, envió 12 galeras y cuatro naves á las Baleares, sin otro resultado que un ligero encuentro con las naves de Aragón.

En 1358 tomó D. Pedro á su sueldo en Sevilla seis galeras genovesas, á las que agregó doce que acababan de hacerse en las atarazanas. Marchó con sus buques á las costas de Valencia; tomó á Guardamar, y mientras combatía al castillo, un viento recio Sur le destrozó su armada, haciendo dar al través sobre la costa 16 de sus galeras, que mandó incendiar al punto. Sólo dos pudieron tomar puerto en Cartagena.

Ordenó en seguida á Martín Yáñez, su alcaide de las atarazanas, que se hicieran cuantas galeras fuese posible, pues de nada carecía para ello.

Y en efecto: en ocho meses se fabricaron doce galeras nuevas, se carenaron 15 de firme, y en las costas del Norte se hicieron y embargaron cuantas naves se pudieron haber aptas para las hostilidades.

A 15 de Abril de 1359 tenía ya D. Pedro lista su armada para continuar la guerra. Llevó por mar, y en persona, 21 galeras grandes, 7 sutiles, dos galeotas, 4 leños, y 80 naves encastilladas de proa (1), armadas en el N. de España. Dióle además tres galeras el rey de Granada Mahomed, y 10 el de Portugal, su tío.

Con armamento tan formidable se presentó delante de Barcelona, donde se hallaba el Rey de Aragón. Los barceloneses arrimaron bien á tierra sus galeras: eran solo 12 allí, y con nuevas invenciones de defensa, consiguieron que la armada castellana abandonara el puerto sin haber hecho en él cosa de provecho.

No soy obligado á contar los trances de esta guerra, con sus treguas mal cumplidas, ni la gran solicitud por parte de la Silla Pontificia para que se acabara: solo diré que tras el rey de Castilla partió para Ibiza el de Aragón, adonde se había dirigido el castellano.

Cuanto buenamente aparece de esta campaña marítima, ninguna de las partes contendoras quiso dar la batalla, en las dos ó tres ocasiones que estuvieron á la vista las escuadras.

Don Pedro de Castilla, sin las galeras de Portugal que se retiraban por haber cumplido el plazo estipulado, disolvió su armada, y el de Aragón desarmó sus galeras, dejando solo diez de las 40 que llevó, preparadas para cualquier evento.

---

(1) Tengo por más verosimil que solo fueron 40, como se dice en otros historiadores.

De mal en peor iban las cosas en Castilla: traíanla en grandísima inquietud las facciones que en ella había encendido la guerra civil del bastardo Trastamara. D. Pedro, odiado por toda la nobleza, poco ó nada amado del pueblo por sus cínicas liviandades, tuvo que refugiarse á Galicia.

Llevaba ánimo de pasar á verse con el Príncipe de Gales, que le brindaba hospitalidad y auxilios para recobrar su reino: este precipitado viaje nos dá un pormenor más del buen número de buques que frecuentaban los puertos del N. y de la buena ocupación de los astilleros de Galicia, Cantabria y costa vascongada.

«El rey partió de la Coruña, dice el Cronista Ayala, é levó consigo 22 naos, é una carraca, é la galea é un panfil que tomó á unos genoveses.»

La celebérrima batalla de Nájera, volvió á poner la corona de Castilla y de León en las sienes de D. Pedro: sus tropelías y asesinatos, su codicia y alevosía, junto con la saña con que persiguió á sus enemigos, le enajenaron de nuevo las voluntades de sus vasallos: nadie lloró su trágica muerte en las llanuras de Montiel, ni el fratricida Trastamara tuvo que ocultar sus manos teñidas de sangre, á castellanos ni leoneses.

Cuando al Rey de Portugal llegó la nueva de la muerte de D. Pedro, se dispuso á ceñirse la corona de Castilla, como heredero directo, por ser biznieto de D. Sancho el IV, bisabuelo del difunto rey de Castilla.

Dando de lado á los preparativos y correrías terrestres, diré que el portugués envió á las aguas de Cádiz y Sevilla sus bajeles, que hicieron mucho daño. «En la flota de Portugal eran 16 galeras é 24 naos».

Llegó á Sevilla D. Enrique II de Trastamara y puso al agua 20 galeras, pero tan faltas de remos, que no podían hacer frente á la armada lusitana.

Suplió la astucia en este caso; porque entreteniendo las mal armadas galeras castellanas á las del Rey de Portugal, hubo tiempo para que el Almirante Micer Ambrosio Bocanegra se trasladase inmediatamente al N., y tomando en Galicia y Vizcaya galeras y bajeles bien armados, viniera al improviso sobre los portugueses, y hallándolos en el río, en el paraje que llaman las Horcadas, los embistió y desbarató, apresándoles tres galeras y dos naves, con lo que mal parados se refugiaron en Portugal (1).

La benévola acogida que el rey de Francia había dispensado al Conde de Trastamara cuan-

---

(1) Aunque sea en una nota es justo ampliar lo dicho. La flota portuguesa muy bien equipada, se componía de 16 galeras y 24 naos. La de Don Enrique en Sevilla tenía solo 20 galeras y muy escasas de remos, porque Don Pedro el Cruel los había hecho retirar á Carmona, y esta ciudad estaba al presente alzada.

Con los remos que se pudieron juntar, salieron las galeras sevillanas al río, no para presentar batalla al enemigo, sino para impedirle algunos daños.

Don Enrique hizo proveer bien de remos á siete de ellas, para que fueran á las costas del N., y tomando cuanto hiciera falta para completar la boga de las trece restantes, hicieron armar naos y vinieron con ellas en busca de la flota portuguesa. Volvió esta á meterse en el Guadalquivir, y «á esto, dice Ayala (esto es, á la entrada en el río) no pudo el rey poner otro cobro, salvo esperar las sus siete galeras que enviara á Vizcaya, é 2 que mandara armar en Santander é Castro de Urdiales, é las naos porque enviara á la su marisma é costa de Galicia, é de Asturias, é Vizcaya é Guipúzcoa.»

do fugitivo y pobre había llegado á Francia, y los auxilios de hombres con que emprendió su segunda campaña, exigían ahora gratitud y reconocimiento. Las guerras entre Francia é Inglaterra eran en esta época continuas.

El francés llamaba al castellano en su ayuda, y este no se hizo esperar. Con doce galeras fué el Almirante de Castilla Bocanegra á los mares de Francia, y cerca de la Rochela, inglesa entonces, se topó con 36 naos que obedecían al Conde de Pembroke, que iba de lugarteniente del rey de Inglaterra á la Guyana. Bocanegra quedó por vencedor y se trajo á Burgos al Conde.

Los de la Rochela alzaron pendón por el rey de Francia, cuando se vieron libres del lugarteniente, y desde entonces quedaron de súbditos franceses.

Partió de Burgos el Rey D. Enrique, y fué para Santander, donde armó 40 naos, que dió á Ruiz Díaz de Rojas, marino de Guipúzcoa, para que continuara ayudando al francés en la empeñada guerra que traía con los ingleses: retiráronse cuando entraba el invierno, y se desarmaron.

La guerra que de nuevo se encendió entre Portugal y España, con motivo de haberse el portugués apoderado de los buques mercantes de Asturias y Vizcaya, surtos en Lisboa, fué corta y de poca importancia marítima: quede, pues, solo indicada, como también la noticia que nos dá la Crónica de Ayala, cap. IX, año de 1374: «mandó el rey D. Enrique gran armada de galeras é naos en ayuda del rey de Francia... é era almirante de la flota de Castilla don Fernán Sánchez de Tovar. E el rey de Francia fizo gran armada, é ficieron mucho daño en la costa de Inglaterra».

Joven todavía, y con solo diez años de reinado, fué D. Enrique de Trastamara á dar cuenta á Dios de la sangre de su hermano D. Pedro, y de los ricos heredamientos que otorgó á varios de los 13 hijos naturales que tuvo de distintas madres.

Entre las cosas que con particular empeño dejó al cuidado de su sucesor D. Juan I, fué, que continuase á todo trance la amistad con Francia, pues tan fiel le había sido á él en sus trabajos.

Obedeciendo el nuevo monarca las instrucciones de su padre, envió al punto embajadores al francés para ratificar las antiguas alianzas, y poco después 20 galeras sevillanas, que subiendo el Támesis hasta la misma Lóndres, fueron, según parece, las primeras naos enemigas que tal hicieron.

Mandólas también ahora Fernán Sánchez de Tovar, nombre que podría figurar con gloria dándolo á un buque de nuestra armada.

Creo necesaria una pausa histórica, antes de entrar en un asunto del mayor interés histórico para nuestra patria. En Abril de 1362, tuvo D. Pedro en Sevilla Cortes generales del reino, y en ellas declaró que D.ª María de Padilla había sido su legítima esposa; añadió, que los testigos de este matrimonio fueron D. Juan Fernández de Hinestrosa, D. Diego García de Padilla, D. Juan Alfonso de Mayorga y Juan Pérez de Orduña, su Capellán mayor. Cuando D. Pedro hizo esta declaración en las Cortes, vivían los tres últimos que dijeron ser verdad lo manifestado por el rey.

La Padilla, ya difunta (1361), fué aclamada por reina en aquellas Cortes; había dado á D. Pedro un varón que fué el último, y tres hijas: D.ª Beatriz, Constanza é Isabel.

D.ª Beatriz fué prometida, con buen dote, al infante de Portugal; pero como se deshiciesen estos esponsales, D.ª Beatriz se retiró á la vida religiosa en el convento de franciscanas de Tordesillas, que ella misma fundó.

D.ª Constanza casó con el duque de Lancáster, y fué madre de D.ª Catalina de Lancáster, que en breve veremos reina de Castilla por su matrimonio con D. Enrique III.

D.ª Isabel casó á su vez con Edmundo, duque de York, hermano del de Lancáster, é hijo como este de Eduardo III, rey de Inglaterra. Fueron, pues, dos hermanos casados con dos hermanas.

Disponíase el Duque de York, cuñado de D.ª Constanza, á aliarse con el de Portugal, y romper ambos juntos la guerra contra España, resucitando la idea de que á D.ª Constanza competía la Corona, y no á los hijos del bastardo D. Enrique II.

Mas el castellano ordenó á su almirante Sánchez de Tovar (1381), que con las 17 galeras sevillanas que había á mano, hostilizara á Lisboa, mientras él por tierra hacia lo mismo.

Poco pasó sin que se avistaran y vinieran á las manos ambas armadas: la portuguesa de 23 galeras, solo salvó tres, y las restantes entraron presas en Sevilla con su almirante el Conde de Barcelos, hermano de la reina portuguesa.

Llegó tarde el inglés para evitar esta pérdida, y enterado de lo ocurrido, puso en Lisboa sus naves á buen recaudo, mientras Sánchez Tovar llevaba las portuguesas á Sevilla.

La mediación de los prelados y otros señores obtuvo que se dejaran las armas, y se estipularan tales condiciones de paz, que ambas partes quedaron satisfechas. Las galeras tomadas fue-

ron devueltas, y el almirante portugués puesto en libertad.

La cláusula principal era, que el rey de Castilla, recien viudo, tomaría por mujer á Doña Beatriz, hija del de Portugal; y que si este moría sin sucesión legítima masculina, el marido de D.ª Beatriz tomaría el título de rey de Portugal gobernando el reino, no él, sino la madre de Doña Beatriz, hasta que el hijo ó hija de esta señora llegara á la edad de catorce años, que sería reconocido como monarca portugués.

Pocos meses después (domingo 17 de Mayo) se hizo la boda en Badajoz, y el 22 de Octubre de este mismo año de 1383, murió el rey de Portugal, padre de Doña Beatriz.

Don Juan I de Castilla tomó al punto el título y las armas de Portugal, con diversos pareceres, aunque en nada faltaba á lo estipulado en las bases matrimoniales pactadas con su suegro. Más aún; la reina viuda que no se sentía con fuerzas para hacer frente á las turbulencias que amenazaban, resignó la regencia en el monarca de Castilla.

Me he detenido un poco en esto, no solo porque fué el origen de otra guerra con Portugal, en la que jugaron nuestras naves, sino también, porque es la clave de un hecho de gran transcendencia en nuestra historia.

Las Cortes portuguesas reunidas en Coimbra alegaron que D.ª Beatriz era bastarda, y aunque la nobleza en general protestó de ello, la mayoría aclamó rey al Maestre de Avis, el 6 de Abril de 1385.

Para esta guerra había enviado D. Juan I de Castilla á sitiar la ciudad de Lisboa 13 galeras, seis naves, y 6 barcos (otros dicen 20 naos) que hubieron de retirarse á los seis meses, por la peste.

La memorable batalla de Aljubarrota, ganada por los portugueses, aseguró la corona en las sienes del bastardo de Avis, el cual, queriendo robustecer su partido y debilitar la monarquía castellana, se unió con el Duque de Lancáster, hijo del difunto Eduardo, rey de Inglaterra, para que reclamara la corona de Castilla en favor de D.ª Constanza.

Entre el de Avis y el de Lancáster se había estipulado el matrimonio de su hija Felipa de Lancáster con el Maestre, nudo difícil de soltar una vez que se hiciera, y que apretaría á Castilla.

Pero mientras el inglés guerreaba en Galicia, hallaron medio los españoles de cortar de raíz esta alianza anglo-portuguesa, que tan fatal podía ser en lo sucesivo para España.

Así, pues, á sordas, y sin que el portugués maliciara cosa alguna, se pactó que D.ª Catalide Lancáster, hija del Duque y de D.ª Constanza, y por ende nieta de D. Pedro el Cruel, se casara con el primogénito de Castilla Don Enrique, como se hizo.

Diré ahora si fué ó no de transcendencia en nuestra historia patria el alzamiento del Maestre de Avis por donde quiera que se considere.

En primer lugar, impidió la reunión de las coronas de Portugal y Castilla en Don Enrique III, con perjuicio de ambas naciones.

Resucitó la odiosa cuestión y delicadísima al mismo tiempo, de la sucesión al trono de Castilla, en la rama directa de D. Alfonso XI.º, apoyada por el rey de Inglaterra que poseía gran parte de Francia, y era el interesado principal en echar del trono la descendecia del bastardo de Trastamara. para sentar en él á un príncipe inglés que le había de estar más ó menos sujeto.

Fué de transcendencia la rebelión del Maestre de Avis, porque muy lejos de lo que él pensaba, unió las dos ramas de Trastamara y Lancáster en D. Juan II, quedando así restablecida la dinastía castellana, apagada la tea de la discordia en lo de la sucesión al reino, y libre de la enemistad de los reyes de Inglaterra.

A esto hay que añadir, que aflojó algo aquella necesaria alianza con el francés. Porque siendo este monarca enemigo de los ingleses, y siendo inglesa la reina de Castilla, no era posible una alianza constante con Francia, como hasta el presente la había (1).

Sin embargo, á 3 de Febrero de 1388, se firmó en Arnedo un tratado entre los reyes de Castilla y Francia, por el cual, el primero, además de las seis galeras que tenía dadas al francés como auxiliares, debía aumentarlas hasta diez y seis, costeadas á medias por ambos soberanos.

Grande fué la prudencia de D. Juan I de Castilla en separar á Inglaterra de la liga con Portugal; grande por haber unido las dos ramas con derecho al trono, y grande también en el modo con que se libró de la necesaria alianza con los reyes franceses, sin llegar con ellos á hostilidad alguna.

Don Juan I reunía al clero, nobleza y pueblo para deliberar con ellos los asuntos graves del Estado.

---

(1) El rey de Francia acudió al de Castilla con tropas, cuando los portugueses y el Duque de Lancáster hacían sus correrías por los pueblos cercanos á la frontera portuguesa, correspondiendo así lealmente á los subsidios que nuestra marina le había dado en años anteriores.

Sigamos adelante con nuestros rasgos acerca de la marina española.

Ya finaba el XIV siglo cuando el rey de Portugal, por no haberse cumplido, como él dijo, ciertas condiciones de la tregua anteriormeute estipulada, rompió de nuevo las hostilidades contra el de Castilla (1390), obligando á nuevos armamentos navales en Sevilla, que se llevaron á cabo «fabricándose poderosa armada á cargo de Martín Fernández Cerón... con la cual el Almirante D. Diego Hurtado de Mendoza asoló las costas portuguesas.»

Con estos mismos buques destruyeron los andaluces á Tetuán, asilo de piratas que infestaban nuestras costas meridionales (1400).

En este tiempo (1399) debemos colocar el viaje que bajo los auspicios de D. Enrique III, hicieron desde Sevilla á las Canarias varios súbditos españoles, cántabros y andaluces. Fueron con cinco navíos, tomaron prisioneros al rey y reina de las islas, y con ellos, y con objetos de fácil venta, regresaron á Sevilla y comunicaron á la corte la facilidad con que aquellas islas podían ser conquistadas.

El francés Juan de Betancourt tuvo noticias de estas islas, y juntamente de la expedición anterior: «Consta, dice Navarrete en su *Colección de viajes*, que rindió homenaje al rey Don Enrique III de Castilla, pidiéndole protección, auxilio y provisiones: juramento y vasallaje, que habiendo muerto D. Enrique, repitió á Don Juan II y á la Reina D.ª Catalina, como su madre y tutora, en Valladolid, á 25 de Junio de 1412, por el señorío de las Canarias conquistadas y por conquistar.» Toma esto Navarrete de la Historia de las Canarias de Viera[38], como él lo dice. Todo el siglo XV, cuando más, cuando menos, fué de no interrumpidos viajes á

ellas y á las costas de Guinea, de donde se trajeron á Sevilla bastantes negros esclavos.

De nuevo y cuán ligeramente podamos, volveremos sobre las Canarias y Guinea, cuando tratemos nuestra materia en el reinado de los Reyes Católicos.

El ignominioso fin que tuvo la buena armada de Martín Ruíz de Avendaño en 1403, suele faltar en muchas de nuestras historias, que exceden los límites de compendios: diré de ella lo que baste á nuestro intento.

Mandóse á Sevilla preparar una buena flota que había de pasar á Francia: mas como tardaran las naves sevillanas en aprestarse, y la buena estación estuviera ya algo pasada, se armaron á toda prisa tres galeras en Santander, que fueron á juntarse al puerto de Santoña con 40 naves que se habían equipado en Laredo, Castro-Urdiales y San Vicente de la Barquera.

De esta expedición no se recogió fruto alguno, porque más se armó para negociar, que para guerrear en favor del rey de Francia.

Mientras D. Fernando, llamado el de Antequera, tuvo la regencia de Castilla por su sobrino D. Juan II, volvieron á guardar el Estrecho nuestras naves. En 1407 lo cruzaban 13 galeras y 6 naves vizcaínas, que pelearon con la armada de Tremecén y Túnez, compuesta de 23 galeras; ocho de estas fueron apresadas en aquellas aguas con gloria de los cristianos.

Los comerciantes españoles parece que no hallaban en Portugal todo el buen trato que en Castilla se dispensaba á los portugueses: no dudaría en creer que la posesión de las costas africanas fronteras á Canarias, causara este encono.

Ello es que las Cortes de 1425, ya habían llamado la atención del Rey Don Juan II sobre es-

to, y las anteriores de 1422 representáronle en la petición 6.ª que se vigilasen más las costas, y no se descuidasen en tener hecha y preparada armada para cualquier evento.

He aquí la contestación: «á lo que me pedistes... de tener en las mis villas é logares de la costa de la mar de los mis rreynos muchedumbre de navíos é galeas é otras fustas... é especialmente que yo mandase facer armada é enbiar flota donde cumpliese a mi servicio, que estando los navíos fechos, la flota se podría armar al tiempo del menester, etc.»

Acaba la petición rogándole que para evitar los robos que continuamente se hacían con el nombre de represalias, «mandase andar por la costa de la mar é donde fuese menester dos galeas é dos balleyneres.»

Las fiestas y regocijos, los torneos y poesías con que el privado D. Alvaro de Luna entretenía al rey D. Juan, parece distrajeron la atención de este monarca de asuntos más serios.

La opulencia á que Castilla había llegado en este tiempo, lo indiqué en uno de los tomos anteriores, cuando traté de hacer ver cuán ineficaces suelen ser las leyes suntuarias en el estado de nuestras sociedades.

Las Cortes no olvidaron los intereses del reino, en medio de aquella no interrumpida serie de festejos y derroches. La petición 4.ª de las de 1436, habla así:

«Por cuanto la costa de la mar de Castilla está muy grant falta de naos grandes é segunt que en los tiempos pasados solía haber, que de poco tiempo acá son todas perdidas, las quales quando alguna flota va en Flandes é en otras partes, que yvan en su compannía naos grandes, davan gran favor a la flota que en su compannía yva, que sy en la flota que ha pocos

días que vino de Flandes oviera grandes naos en su compannía, non se le escaparan ninguna nao de las de Inglatierra que todas non fueran tomadas, é por las naos de acá ser pequennas, aunque eran muchas más que las de Inglatierra, non tomaron la dicha flota.

Petición 5.ª Que ordene que cuando se carguen de tres naos en adelante en las costas del N. para ir á Bretaña ó Flandes, vayan todas juntas para poder pelear si es preciso.

Para poder narrar con la imparcialidad debida, siquiera á grandes rasgos como hasta aquí he hecho, cuanto ha causado los preparativos de los grandes armamentos navales españoles, acudí á Mr. de Boismesle, cuya escrupulosidad hispano-histórica-naval reconocimos ya por verdaderamente acendrada.

No esperábamos, por supuesto, que fuera á buscar datos acerca de la marina española del siglo XIV y la mayor parte del XV á ninguno de los libros déutero-canónicos, del viejo Testamento, ni á los del nuevo fueran ó no proto-canónicos, según lo hizo en otra ocasión, para hablar con todo acierto de la marina española; pero en una historia universal de la marina, explanada como la suya en tres buenos tomos de buen 4.°, nos parecía no podrían faltar los armamentos navales hechos en España con motivo de las guerras que esta nación sostuvo, junto con la francesa, en contra de Inglaterra, tanto más, cuanto la solicitud con que los reyes de Francia procuraban servirse de los buques castellanos para formar sus escuadras y defender sus estados, no podía ser desconocida á un hombre del marco histórico de monsieur de Boismesle[39].

Abrí al punto el segundo tomo de este autor recorrí con la avidez propia de un avaro del

tiempo, lo que me pareció podía darme alguna luz para mi asunto, y me encontré con el siguiente epílogo: «Pour l'honneur de la marine en Espagne, je me hâte de passer au regne de Ferdinand V.» Salta, pues, Mr. de Boismesle sus 150 años en claro, para no verse precisado á manifestar al mundo entero las bajezas, iniquidades ó sinrazones de la marina española en este siglo y medio.

Por los antecedentes parece verse, que todo el supradicho rubor marítimo-hispano no reconoce otra causa sino la de haber los aragoneses echado á los franceses de la isla de Sicilia, y quedádose con ella por sus 500 años.

No conozco suficientemente á fondo las razones alegadas por los franceses para la posesión de esta isla, ni las dadas por los reyes de Aragón para conquistarla con justa causa. Creo, sí, sinceramente, que la justicia asistía á los franceses; pero si en esto estaba el historiador francés, hubiérase desahogado contra los reyes de Aragón, y si gustaba, contra los sicilianos que al toque de vísperas se alzaron unánimes contra los franceses, pasando á cuchillo cuantos pudieron haber á las manos, y dejara en paz á la marina aragonesa que no hizo sino seguir la voz de su monarca.

Barrunto que de Boismesle, no quiere tomar parte directa en el paréntesis de siglo y medio que tan estudiadamente omite, para no verse obligado, á fuer de honrado historiador, á contar con verdad las desgraciadas acciones navales, sean derrotas si se quiere, que la casa francesa de Anjou sufrió en sus encuentros por mar con las naves catalanas, valencianas y mallorquinas, auxiliadas por otras italianas, que también pelearon aliadas con las de Francia.

Nada hubo, que yo sepa, vil ó vergonzoso

siquiera, en la marina de Aragón; cuando más adelante demos el extracto de su historia, la veremos ya vencedora, ya derrotada, que es la suerte común á todas las marinas del mundo.

En los reinados de D. Enrique IV, y aun en los primeros años de el de los Reyes Católicos, no se conocieron en Castilla sino turbulencias y desórdenes.

La marina de guerra figura poco ó nada en ellos. Porque ni los magnates, ni la Beltraneja con sus secuaces, ni el portugués y D. Fernando de Aragón, dirimieron en el mar, sino en tierra sus lastimosas reyertas.

Pero cuando ya puesta en orden la justicia, y apaciguadas las banderías políticas, pudieron Don Fernando y Doña Isabel empezar á hacer guerra al reino de Granada, volvió al Estrecho nuestra armada, y luego avanzó hasta las costas de Nápoles, Grecia y Africa, donde el Gran Capitán y el Cardenal Cisneros eternizaban las glorias españolas.

Entramos, pues, en el último y corto período que nos resta por ver, cual es el que enlaza las construcciones navales hispano-americanas, con las españolas puras, sin que falte de este modo solución de continuidad entre la historia marítima de América, y la llamada universal.

Admitido, pues, sin controversia de ninguna clase, que la marina de guerra debió quedar reducida á corto número de vasos, y que la mercante debió á su vez resentirse también alguna cosa, conforme á la calidad de los tiempos, arranquemos de segura base para acabar de construir lo que nos queda, que es poco y todo suelto.

El primer alarde de guerra marítima hecho en el feliz reinado de estos invictos príncipes, fué en 1481, cuando con motivo de haberse apo-

derado el turco de Otranto, enviaron para echarlo de Italia, una escuadra de 30 navíos que se armaron en Vizcaya, á los que se unieron otros 20, construídos en los puertos de Galicia y Andalucía.

En 1486, y para socorro del Rey de Nápoles, aprestaron otra armada que salió de Sevilla á principio de Junio, al mando de Melchor Maldonado, como en el primer tomo quedó dicho.

Decididos los reyes D. Fernando y D.ª Isabel á no cejar un solo punto en la total conquista del reino musulmán, pusieron los ojos en Málaga, hermosa ciudad cerca de Granada y de fácil comunicación marítima con las playas de Africa.

Interpónese entre ambas ciudades Vélez-Málaga, entonces plaza fuerte, que fué preciso poseer, para dirigir sin sobresaltos y cuidados la rendición de Málaga. Mediando Abril de 1487, asentó el Rey Fernando sus reales sobre Vélez-Málaga. La flota española cruzaba sus costas para estorbar cualquier recurso que se intentara introducir por mar en favor de los acosados granadinos.

Sólo diez días duró el sitio de Vélez; pocos después marchó D. Fernando sobre Málaga á establecer el cerco, mientras Garcerán de Requesens, almirante de Aragón, con buena flota de galeras y carabelas, cortaba toda comunicación por mar que pudiera aliviar á los sitiados.

Ignoro qué número de velas compondría la flota bloqueadora, pero este sitio de Málaga, si no está errada la cifra, nos dá un dato de mucho mayor interés náutico que el conocimiento de las fuerzas navales del almirante Requesens.

Porque como los sitiados se defendían bravamente por un lado, y por otro, se les hubiera engañado dándoles á entender que el ejército

cristiano se vería forzado á abandonar en breve el cerco de la ciudad, era la resistencia mucho mayor de lo que ordinariamente podía esperarse.

Escribió, pues, el rey á D.ª Isabel que estaba en Córdoba, rogándola viniera, pues hacía su presencia falta en Málaga para animar por una parte á los sitiadores, y quitar por otra á los sitiados la esperanza de alzarse el cerco, imprudentemente consentida.

Llegó D.ª Isabel al campamento, y extendida la noticia por todos los cuatro ángulos de España, de todos ellos acudían voluntarios á hazañar en tan belicoso teatro.

Fué uno de ellos el duque de Medina-Sidonia, que aunque desde el principio de la campaña había acudido, como bueno, con el contingente de tropa y pertrechos que le correspondía, fué ahora en persona con un buen refuerzo de gente, *cien galeras* cargadas de vitualla, y 20 mil doblas de oro que prestaba para las necesidades del sitio.

De su peso se cae que no serían encastilladas tales galeras del duque, sino que serían unas, más pesadas y de carga, otras más sueltas y ligeras para los viajes de costa, otras un término medio para poder navegar seguramente á los mares de Inglaterra y otros del N. de Europa, donde, como es sabido, aportaba considerable número de embarcaciones españolas.

Se tomó Málaga, y se rindió Granada: los reyes tuvieron ya más espacio para atender al desarrollo del comercio y de la industria nacional. De la bondad y efecto de sus leyes no he de tratar; hoy que el proteccionismo, como dicen, vuelve de nuevo al mundo comercial, podrán apreciarse mejor las pragmáticas que para el entonces se expidieron.

Una cosa aseguro, y es, que todas, en general, fueron mucho más benignas que las promulgadas en el resto de Europa. Tengo de ellas buen número acopiadas, y las sacaré á luz, cuando llegue la hora de ponerle delante á los americanos las suavísimas y libérrimas que para ellos exclusivamente se hicieron, cuando tan apretadas y aspérrimas regían por estos mundos.

Sean, pues, como hubieran sido, las pertecientes á la marina, acusan un incremento nacional, ó presente, ó muy próximo, según los síntomas de engrandecimiento marítimo que se iban por todas partes presentando.

Está la flota española pronta á salir de Alicante para Italia, llevando al Gran Capitán y sus primeros compañeros: tras de ella han de salir otras no menos considerables y con el mismo destino. Pongamos al lector un tanto al corriente del por qué de estos aprestos navales.

Para ello voy á acudir al norte-americano W. Prescott, en su, con razón, alabada «Historia del reinado de los Reyes Católicos,» porque siendo extranjero, juicioso é instruído, me parece que estará más lejos de apasionamientos, y porque si alguno hay, debe de estar á favor de los franceses, por la grande ayuda que prestaron en el siglo pasado á los norte-americanos para alcanzar su independencia de Inglaterra.

Carlos VIII de Francia, joven de 22 años, ansiaba por resucitar en sí la caballería andante de la edad media, que estaba ya en su ocaso. Puso, pues, sus ojos en la conquista del reino de Nápoles, terminada la cual había de ir á rendir Constantinopla, y luego á rescatar el Santo Sepulcro. Tan asentado tenía esto, que llegó á comprar á Andrés Paleólogo sus derechos al imperio griego.

«Sin necesidad de examinar los antiguos derechos de las dos casas rivales de Aragón y de Anjou, respecto de aquella corona (de Nápoles), nos bastará decir, habla Prescott, que en la época de Carlos VIII, hacía más de medio siglo que la familia de Aragón estaba en posesión del trono de Nápoles, habiéndole ocupado tres príncipes sucesivos, reconocidos solemnemente por el pueblo, autorizados con repetidas investiduras, á quien aquel reino reconocía cierto vasallaje, y admitidos como tales por todas las demás naciones de Europa.»

Toca el citado historiador otros motivos que alegaba Carlos VIII al trono de Nápoles, en competencia con los que asistían al Rey católico, y concluye así: «Ciertamente eran mucho más fundadas las pretensiones de D. Fernando de España, como representante de la línea legítima de Aragón.»

Fernando el Católico, que junto con todo esto veía en peligro su reino de Sicilia, si los franceses se apoderaban de Nápoles, envió al rey de Francia sus embajadores para disuadirle de su temeraria conquista. Nada bastó para que el joven monarca cejara de sus quiméricos proyectos.

Rodeábale una turba de consejeros inexpertos que lo azuzaban á la empresa, sin que el parecer de los antiguos servidores de su padre, lograran desviarlo del peligroso camino que emprendía. Pasó Carlos VIII los Alpes y toda Italia á la cabeza de más de 32 mil soldados, bella y lujosamente armados, y con un tren de artillería el mejor del mundo, pues en esta arma superaban á todas las naciones los franceses.

El Papa no cesaba, por su parte, de instar al Rey católico, para que con la fuerza rechazara

aquella fuerza francesa que sin derecho alguno había invadido la Italia. Fernando, con su prudencia y calma habitual, había pesado todo lo que el francés podía emplear en la conquista y defensa de su nuevo reino. Así estuvo haciendo preparativos navales en los puertos de Galicia y de Guipúzcoa, y á fines de 1594, tenía reunidas en Alicante 60 velas al mando del Conde de Trevento, Garcerán de Requesens, y tropas de desembarco que obedecían á Gonzalo Fernández de Córdoba, llamado de allí á poco el Gran Capitán.

Todavía quiso Fernando guardar consideración al francés antes de romper las hostilidades, y así le envió á Italia nueva embajada, para llegar á un avenimiento pacífico. Todo en vano.

A 22 de Febrero de 1495, entró en Nápoles Carlos VIII, á la cabeza de su brillante ejército, dejando sorprendida la Italia y el mundo con la celeridad de su viaje.

Joven, galante y mal aconsejado, Carlos VIII de Francia, «no dispensó siquiera una mirada al gobierno de sus nuevos dominios; se abandonó á placeres licenciosos y afeminados, conformes con la dulzura y voluptuosidad del clima y con su propio carácter».[40]

El monarca napolitano huyó á Sicilia, donde ya había llegado Gonzalo de Córdoba y Garcerán de Requesens. Alfonso II, Rey de Nápoles y deudo de Fernando el Católico, renunció la corona en su hijo Fernando II, joven de 25 años, valiente y afable. Estas prendas, y otras bellas cualidades que tenía, contrastaban singularmente con las asaz poco recomendables de su padre, adusto y feroz.

Los napolitanos, sobrecogidos de terror por la repentina invasión francesa, no hicieron cosa

alguna por su rey: «para ellos una mudanza de dinastía solo era un cambio de señores en que muy poco podían perder ni ganar; y aunque estuvieran inclinados en favor de Fernando II, no quisieron ponerse de su parte en aquella peligrosa extremidad.» (Prescott.)

Mientras que el rey de Francia y sus cortesanos se entregaban en Nápoles al ocio y las diversiones, los embajadores de España en Venecia, Roma, Milán y Alemania, aglomeraban los elementos que produjeron la furiosa tormenta que de improviso cayó sobre el imprudente Carlos VIII, y que en parte se había personalmente atraído.

«De todos los estados por donde había pasado, no había uno, por más adicto qne hubiera sido á su causa, que no tuviera que quejarse de él, por su arrogancia, por su falta de fe, por la violación de los derechos públicos, y por sus exorbitantes exacciones.» (Prescott.)

Se formó, pues, contra Francia la famosa liga Veneciana, firmada el último día de Marzo de 1495 por parte de España, Austria, Roma, Milán y Venecia. Cuando llegó la noticia á oidos de Carlos VIII, que nada sospechaba, quedó aterrado. Dos caminos le quedaban: ó fortificarse en Nápoles y aguardar recursos de Francia, ó abandonar del todo su flamante conquista, que hubiera sido lo más cuerdo. Carlos VIII tomó un medio entre ambos extremos: dejó en Nápoles la mitad de sus tropas, unos 16 mil soldados, y con otros tantos se dirigió á Francia, que la amenazaban Maximiliano de Austria y Fernando el Católico, eterna pesadilla del francés.

Una acción naval, aunque de poca importancia, tuvo lugar en las aguas de Pisa. Resuelto Carlos VIII á abandonar Nápoles para dirigir desde su corte de Francia las complica-

ciones que tenían lugar, «hizo recoger las diversas obras de arte que adornaban la ciudad de Nápoles: preciosas antigüedades, esculturas de mármol y alabastro, puertas de bronce primorosamente labradas, y adornos de arquitectura capaces de transportarse, y los mandó embarcar en su escuadra para los puertos del mediodía de Francia.» (Prescott.) Pero no llegaron estas preciosidades á su destino, porque la escuadra francesa, fué hecha prisionera por la vizcaína y genovesa en las aguas de Pisa.

Las celebérrimas campañas del Gran Capitán en Nápoles, no son asunto de nuestra historia, y así, lo dejaremos de vuelta en España, gozando de la grande aureola de gloria que tan lealmente ganó en los montes y llanos de Calabria.

La bien provista y numerosa flota que desde Laredo llevó á Flandes á la infanta D.ª Juana, se componía de 110 buques, 20 de ellos de guerra, mayores y menores.

Por este mismo tiempo ocurrió la sublevación de los moriscos en los campos de Granada y Alpujarras.

La reina, que era muy previsora y conocía bien cuánto podía dar que hacer este incendio si no se cortaba prontamente el fuego, ordenó que toda la gente de Andalucía de 15 á 60 años se presentase armada y con provisiones para 15 días. Juntáronse 17.500 caballos y 90 mil peones.

Se ha tenido esta cifra por exagerada durante mucho tiempo: hoy está plenamente averiguada la verdad de ella.

Proveyeron además los reyes, que de los lugares de la marina se aparejasen los navíos, fustas y cuantas naves en ellas hubiera, para guardar las costas de cualquiera agresión mu-

sulmana. Y al efecto, cruzaron por delante de Málaga «divididos ó juntos sobre 35 bastimentos, entre dos naves gruesas (carracas), tres galeras de genoveses, 17 bergantines, cinco fustas, y otros de diferentes portes y armamentos.»[41]

Nos es forzoso volver á Italia porque así lo reclama nuestra historia marítima.

Al subir al trono de Francia Luís XII, tomó los títulos de duque de Milán y rey de Nápoles; con esto trazó la conducta que pensaba seguir en su reinado.

Cayó, pues, con sus tropas sobre los campos de Lombardía, y en dos semanas quedó dueño del Milanesado. Ludovico Sforza, llamado por su color el Moro, el que había metido en calor á Carlos VIII para su desatentada excursión á Nápoles, cayó en poder de Luís XII, el cual lo remitió á Francia, donde acabó sus días en triste cautiverio.

Los estados italianos no dieron casi importancia é esto. Fernando el Católico preveyó en que vendrían á parar las cosas, y así, antes de que el francés se apoderara del Milanesado, procuró hacer conocer á los diferentes estados de Italia su común peligro, pero sin resultado.

Maximiliano, tan ligado con Fernando é Isabel por el doble matrimonio de sus hijos, desoyendo las razones del rey católico, pactó treguas con el rey de Francia, y así dejó á este expedito el camino para su empresa de Nápoles. No sé si Maximiliano se dió por ofendido con los reyes de España por la poca acogida que en ellos encontraban sus proyectos. Oigamos á Prescott cómo dibuja al padre de Felipe el Hermoso, el marido de la infeliz D.ª Juana la Loca.

«Las grandiosas pretensiones de Maximilia-

no hacían un contraste ridículo con su escaso poder, y con sus rentas aún más escasas; eran á la verdad tan reducidas, que le merecieron entre los italianos el despreciativo epiteto de «emperador *pochi danari* ó sin dinero» (1).

El desdichado D. Fadrique, rey de Nápoles, se dió por perdido, apenas subido al trono. No podía fiar en sus súbditos, porque acostumbrados á las mudanzas de gobierno, todos le eran iguales: los demás estados italianos estaban á la devoción del rey de Francia; el rey de España, su deudo y aliado natural, siempre había mirado la corona de Nápoles como cosa que de derecho le pertenecía.

Resolvió, pues, D. Fadrique ganar por la mano al francés congraciándose con él; le ofreció pagarle un tributo anual, y ponerle en su poder algunas de las principales fortalezas del reino. D. Fernando el Católico salió por fiador del pago del tributo; no quería la guerra, y la contuvo cuanto pudo. «Pero la ambición desordenada del monarca francés, dice Prescott, traspasando los limites de la prudencia, y aun del sentido común, no quiso aceptar los frutos de la conquista, sin el nombre de ella».

Viendo D. Fadrique la frialdad con que se acogían sus propuestas, acudió en el extremo de su dolor al Sultán de Constantinopla, Bayaceto, terror de la cristiandad, para que le prestara tropa y buques, á fin de poder rechazar á su enemigo el rey de Francia. Recurso desesperado, y que le hizo perder el reino sin honor.

El paso de D. Fadrique, llamando al turco, imposibilitó toda avenencia. Desde este momento no tenía el rey católico sino estos extre-

---

(1) Hoy le diríamos «emperador de *á perro chico*».

mos á que acogerse. O ver á Luís XII sentado en el trono de Nápoles y en actitud de alargar la mano al reino de Sicilia, que era como sabemos del Católico, ó ayudar al francés contra D. Fadrique, su deudo, y contra Bayaceto, ó declararse contra los tres.

Su perspicacia halló una solución: hizo que Gralla, su embajador en Francia, propusiera en la Corte de Luís XII, y como cosa suya, que se dividiera entre Luís y Fernando el reino de Nápoles. Y para hacer la proposición más aceptable, se echó á rodar por la corte francesa, que en Málaga se equipaba una flota de 70 velas con tropas de desembarco á las órdenes del Gran Capitán, como era cierto.

El verdadero objeto de esta fuerza era estar á la mira guardando la Sicilia; el aparente, socorrer en los mares de Levante las posesiones venecianas amenazadas por el turco.

Bien comprendió Luís XII, que no le convenía tener en Sicilia al Gran Capitán y á los 5.000 españoles que llevaba, tan cerca de su reino de Nápoles; y así, á 11 de Noviembre de 1500, se firmó en Granada el tratado, por el cual Francia y España se repartían el reino de Don Fadrique de Aragón, que «no había reparado en poner en peligro toda la cristiandad, atrayendo sobre ella á los turcos, sus más encarnizados enemigos.»

La escuadra española, pasó á Sicilia donde recibió un refuerzo de 2.000 hombres, y continuó su camino para la Morea. No quiso aguardarle la turca; levantó el sitio que tenía puesto á Nápoles de Romanía, y se retiró precitadamente á Constantinopla.

Juntáronse las fuerzas españolas con las de Venecia que se hallaban en Corfú, y pasaron juntas á atacar la plaza de San Jorge de Cefalonia,

de que los turcos hacía poco se habían apoderado. Costó mucha sangre, pero fué el primer golpe que se dió á Bayaceto. Gonzalo volvió con sus fuerzas á Sicilia poco antes que Luís XII invadiera Nápoles. Europa entera, esperaba que las fuerzas terrestres de Gonzalo, impidieran la entrada de los franceses en Nápoles, y que la escuadra española iría á encontrar á la magnífica y numerosa que á órdenes de Ravenstein había salido de Génova con pertrechos y soldados franceses.

Cuando el mundo vió repartirse tranquilamente todo Nápoles ambos monarcas, quedó asombrado, pero mucho más de que Luís XII, quisiera entrar á la parte con un hombre como Fernando, tan sagaz y precavido.

El desgraciado D. Fadrique reunió algunas tropas, no para sostener una guerra contra franceses y españoles, sino para quedar en el campo con honor; pero sus súbditos lo entendían de otro modo, y le fueron dejando solo poco á poco. Vino así D. Fadrique á poder del Rey de Francia, quien lo trató con toda humanidad y atención (1).

Había dejado el rey de Nápoles á su hijo, joven de unos 14 años, dentro de Tarento, plaza la más fuerte del reino y que estaba en las tierras ocupadas por el Rey de España. Gonzalo de Córdoba, que no supo el verdadero y primero objeto de la expedición que se había puesto á

(1) Le señaló en Francia el ducado de Anjou y una renta considerable, que se le siguió pagando aun después que el Gran Capitán hizo abandonar á los franceses todo lo que en Nápoles les había cabido en el reparto. Junto con esta generosidad de Luís XII, había una extrema vigilancia para con el real cautivo, que murió en su destierro, año de 1504.

sus órdenes hasta que regresó á Sicilia de su campaña contra el turco, viéndose en la necesidad de desposeer á D. Fadrique, que le estimaba mucho, le devolvió cuantos títulos, beneficios y mercedes había recibido de él durante su anterior estancia en Nápoles.

No quiso admitir renuncia alguna D. Fadrique; limitóse á alzarle el pleito homenaje, y con esto puso Gonzalo de Córdoba sitio á la bien fortalecida ciudad, refugio del infante. Las tropas españolas eran pocas y la ciudad se defendía bien: los españoles faltos de pagas, murmuraban, y aun se inició un motín, que sólo la sangre fría del Gran Capitán y un oportuno castigo pudo refrenarlo.

Viendo Gonzalo que el sitio se alargaba, que el descontento cundía entre los suyos, y que los buques de su flota poco ó nada podían hacer contra la plaza, ideó una original extratagema en que la armada había de llevar la parte principal en ella.

Todo consistía en meter dentro del puerto 20 carabelas, para que una vez en él cañonearan la ciudad por la parte que no tenía reparos, y adonde solo podía llegarse forzando la entrada del puerto, cosa tan difícil que rayaba en lo imposible. Una lengua de tierra separaba el mar de lo interior del puerto, y por ella se propuso el Gran Capitán llevar las 20 naves de guerra más ligeras que hubiese en su flota.

Tan extraña idea se puso en práctica: con las vergas y masteleros de respeto que había en toda la flota, se formó un plano ondulado, que presentando la menor resistencia posible al necesario roce de las quillas, se logró echar las 20 carabelas dentro del puerto. La capitulación no se hizo esperar.

De corta duración, como no podía menos,

fué la paz entre los dos reyes del reparto. Créese que artificiosamente se dejaron algunas cosas ó por poner ó por aclarar en el tratado, por tener así ocasión cualquiera de ellos, de emprenderla contra el otro. Cada una de las partes veía en las omisiones, que de intento se disimulaban, un nuevo llamamiento á las armas. Fernando no lo creyó tan próximo (1).

Las grandes hazañas de Gonzalo de Córdoba en esta guerra contra franceses, son ajenas de este compendio, y así solo en lo que toca al mar nos detendremos, aunque poco. Al fin llegaron refuerzos al Gran Capitán. Tres escuadras se le enviaron á las costas de Italia: la primera de varias galeras á órdenes de Bernardo de Villamari, á quien el rey había nombrado su almirante. La segunda, de quince naos de todos portes, mandada por Manuel de Benavides, y la que salió de Málaga á órdenes de don Luís Portocarrero, cuñado del Gran Capitán.

Avergonzado Luís XII de la pérdida de lo que en Nápoles se había adjudicado, armó tres buenos cuerpos de ejército, dos para penetrar en España por el Rosellón y Fuenterrabía, y el tercero para recobrar cuanto en Italia se había perdido. Junto con estas fuerzas alistó dos poderosas escuadras, una en Génova y otra en Marsella; esta debía apoyar la invasión del Ro-

---

(1) Dice Prescott: «Parece que hay razón para atribuir el rompimiento á los franceses, porque se hallaban mucho mejor preparados para la guerra que los españoles.» Y en efecto: «Aunque no era grande el número de las tropas francesas, el Gran Capitán no se hallaba en estado de medir con ellas las suyas. No había recibido ningún refuerzo de España, desde que desembarcó por primera vez en Calabria.» (Prescott.)

sellón, aquella proteger el Milanesado. Villamari hizo que Preján, hábil marino francés, se encerrara en Otranto con sus buques; como esta villa era posesión de Venecia, no entró en el puerto Villamari para apoderarse de las cuatro galeras francesas mandadas por Preján; este las quemó según unos, ó las echó á pique según otros.

La escuadra francesa destinada á operar sobre las costas de Italia, fué poco afortunada; con todo, se propuso apoderarse de la de Villamari, que le era inferior; pero este, ante seis grandes carracas, seis navíos y siete galeras francesas, que iban contra él, que solo disponía de ocho galeras, se retiró á la isla de Ischia, y echando á pique á la boca del puerto que había tomado unos barcos, se libró así de caer en poder de los franceses.

Moros y franceses asediaban nuestras costas; había que hacerlos frente y ayudar á los soldados de Italia. D. Ramón de Cardona llevó al Gran Capitán desde Barcelona seis galeras. Apercibiéronse también en Barcelona otros buques que á órdenes del almirante Estopiñán debían limpiar de enemigos las costas N. de España.

Reconcentradas las fuerzas navales españolas para atender á las francesas que cruzaban las costas de España, los moros saquearon con 19 fustas cuantos puertos pudieron de los comprendidos entre Valencia y Málaga. Los armadores andaluces ofrecieron recursos al general de la costa de Granada, Martín Hernández Galindo, el cual con tres naves y cinco bergantines, trabó acción con las fustas morunas frente al cabo de Gata, en Almería, no escapando ni una sola de ellas de sus manos, ó del fondo d los mares.

No se olvidaba en medio de tantas atenciones el decoro debido á las personas reales. Segunda vez volvió á Flandes la infortunada Doña Juana desde Laredo, en Mayo de 1504, y también la acompañó una lucida y numerosa flota.

La conquista y conservación de las Canarias, primero, y el comercio que después se hizo con ellas y con la costa Occidental de Africa, ayudaron á mantener un regular número de buques en continuo ejercicio. Para fomentar este comercio mandó la reina á 4 de Marzo de 1478, que á cuantos súbditos suyos fuesen con sus navíos, se les dejase ir, tratar y comerciar libremente, etc.

Y á 17 de Febrero del siguiente año de 1479, expidieron los reyes en Trujillo otra provisión mandando que se hiciesen armamentos marítimos, para que los naturales de sus reinos «anden y estén pujantes por la mar, para ir á facer resgates, y los otros para los defender y asegurar.» Surtió su buen efecto esta cédula, pues al punto se presentaron armadores, ofreciéndose á poner listas 20 carabelas (otros dicen que 22 bergantines), para los expresados en la real carta.

Las paces entre Portugal y España, ratificadas en Trujillo á 27 de Septiembre de 1479, pusieron término á medio siglo de reyertas. Los Reyes Católicos cedieron de sus derechos á la posesión de las costas de Africa, que quedaron para Portugal, y los portugueses no volvieron á molestar en la pacífica posesión de las Canarias. Para acabar por completo la conquista de estas islas, enviaron los reyes desde Sevilla armadas que las pusieran á cubierto de los franceses, cuyas hostilidades se temían ó al menos recelaban.

La plaza de Orán, situada al N. de Africa y

en el mismo meridiano que Cartagena, formaba una pequeña república, aunque tributaria del reino de Tremecén. Tenía un comercio activísimo con todo el Mediterráneo, y considerable número de buques mandados por hábiles y atrevidos marinos, que al par que comerciaban, pirateaban osadamente las costas de España, y tenían en continuo movimiento á los religiosísimos PP. de Santa María de la Merced, Redención de cautivos.

Con la mano que en la gobernación había quedado al Cardenal Cisneros, se propuso cegar este pozo de iniquidad; esto es, apoderarse de Orán. Andaba entre los españoles un Jerónimo Vianelo, de Venecia, muy gran negociante, buen hombre de mar, muy observador, falso y precavido. Supo el Vianelo hacerse lado con el Cardenal: le dibujó el mapa de Orán con sus puertos, torreones y reductos, y con su palabra insinuante y fácil, le persuadió que debía primero apoderarse de Mazalquivir, puerto cercano á Orán, para que el golpe fuera más certero. Y aconsejó bien y lealmente en esto el veneciano.

Hizo el Cardenal que se aprestara en Almería una flota de seis galeras y 17 carabelas, á órdenes de D. Ramón de Cardona, y en ella embarcó buen golpe de gente á la conducta del Alcaide de los donceles D. Diego Hernández de Córdoba. Este y Cardona iban á las órdenes de Vianelo, aunque ostensiblemente no lo parecía. Grave y trascendental error en una persona como la del Cardenal.

Tomado el Castillo de Mazalquivir, la excitación por que se marchara sobre Orán cundió por toda España, como la centella por el seco cañaveral. Con mil dificultades topó para ello e Cardenal: al fin no halló mejor medio que ha

cerse cabeza de la empresa; y como no buscaba su propio provecho, de sus rentas arzobispales salió la mayor parte de los gastos hechos para equipar y armar la flota de 90 naves que llevó á Orán y los de cuantos en ella se embarcaron.

Murmurábanle que un fraile hubiera ceñido la espada, y él, como era cuerdo, rogaba á Don Fernando el Católico le diera por su teniente al Gran Capitán, que vivia en Valladolid muy dado á la piedad y devoción. Nególe D. Fernando, y el Cardenal escogió, mal pecado, por su mentor al Vianelo, que junto con Pedro Navarro y otros cabos, conspiraban abiertamente contra él.

Deshizo el Señor toda esta máquina, y Orán vió en lo más alto de sus muros el signo de la Redención y el estandarte de Castilla.

Pero, y bien; dirá acaso algún americano, ¿qué eran todos estos buques de guerra? ¿Pasaban por ventura de buquecillos insignificantes, para haberlos contado con tanta minuciosidad en la mayor parte de los casos?

Pues quedan varios documentos de toda confianza que atestiguan la gran capacidad (relativa) de algunos de ellos. Por ejemplo, en la batalla de Alguer, dada por los catalanes á los de Génova, entre los buques castellanos que iban á sueldo del Rey de Aragón, estaba la *Rosa de Castro-Urdiales*, que echaba á pique las galeras genovesas pasando por encima de ellas.

Y según comunmente se cree, los buques españoles construídos en los astilleros del N. de España, fueron los primeros que montaron artillería: llamaban *carracas*, á estos buques que eran de gran tamaño. Hay prueba de que ya se conocían en 1340, como lo dice Anderson en su *Historia del Comercio*. «Hacia 1340, observan

los historiadores, que los buques mayores de que se tenía conocimiento, eran los de las repúblicas de Venecia y Génova, y también los de España llamados *carracas*, los cuales empezaron á llevar artillería»[42].

Hemos dado fin á lo que respecta á la marina de guerra castellana desde 1247 á 1509. No todo lo hemos dicho, es verdad, pero poco de alguna importancia creemos haber omitido.

Este bosquejo nos ha hecho ver el gran movimiento de construcciones navales que hubo en las costas del N. de España, y en las famosas atarazanas de Sevilla. Cuál sería el de la marina mercante, es investigación que ahora emprendemos, y que en breve pensamos terminar.

Marina mercante.

No bien Fernando III el Santo ocupa Sevilla, otorga amplios privilegios á los genoveses para que trafiquen por el Guadalquivir: estos privilegios, base del gran comercio que por Sevilla se había de hacer años adelante, no creo que entonces promovieran gran cosa las construcciones de vasos mercantes en el río: los genoveses lo hacían todo con sus buques. Ellos nos traían preciosidades de Italia y el Oriente, y se llevaban en cambio nuestros vinos y aceites muy buscados.

El fomento de la marina mercante en las provincias del N. no atrajo menos la atención de este monarca. En 1239 otorgó fuero á Zarauz acerca de varias pesquerías y en especial á la de la ballena, como lo otorgó también á otros puertos de Galicia que tenían un buen tráfico marítimo en las industrias de pesca.

En la carta-puebla otorgada á los de Carta-

gena á 16 de Enero de 1246, señaló la parte que se había de dar por las presas que hicieran los navíos de aquel puerto armados en corso.

En el Norte de España, no solo se recibían los buques extranjeros, sino que de él salían los propios á otras partes. El mismo D. Alonso X el Sabio, dió en 1255 privilegio rodado á la Puebla de Ortigueira «que hayan puerto y villa: y todos los navíos tanto *suyos* como ajenos que á él quisieren aportar, vengan salvos y seguros con vino y con paños, con sal y con todas las otras cosas que trajeren: pero á mi me den el portage que dan en la Coruña los navíos que allí aportan.»

Este mismo rey concede en 1270, privilegio de Merced á Guetaria «para que pueda cortar leña y madera para casas y *construcciones de buques.*»

Otro privilegio concedió en 1272 á Cartagena, para que los armadores de buques no pagasen derecho alguno, ni tampoco los mercaderes cristianos que allí se establecieran, si no es que enviasen á Murcia sus mercaderías.

El viaje del Rey Sabio fuera de España en busca de la corona imperial, no dejó de ser provechoso á la nación, más seguramente que si la trajese en la cabeza.

Se entablaron ó estrecharon relaciones de amistad y parentesco, que no podían menos de contribuir al trato mutuo de las naciones. Bermeo y Motrico recibieron muchas gracias y franquicias, y en estos y otros puntos de la costa se hicieron sentir los adelantos navales.

No menos que su padre adelantó Sancho IV el fomento naval en las costas cantábricas, confirmando las franquicias dadas á Guetaria, y dando otras á Deva.

Si el estado de la marina de guerra en tiem-

pos de D. Alfonso XI, fué tan próspero como en su sitio vimos, acerca de el de la mercante quedan testimonios de las Cortes que significan bastantemente que la del N. no dejaba de ser de más que mediana consideración, de mucha más de lo que por ellos parece. Las de 1548 en la petición 51, se expresan así: «Que de cinco ó de sseys annos acá... se quejan los procuradores de los desafueros que los ingleses, especialmente, cometían con los buques de la costa del N. que iban á traficar á Francia y Flandes, sobre el seguro de las paces ó de las treguas que había con Inglaterra.»

A esta petición contestó el rey que vería de arreglarlo con el de Inglaterra; y volviendo los procuradores en las Cortes del año siguiente de 1349 á insistir en lo mismo, contestó que había ya enviado á Juan Furtado á Inglaterra para acabar de zanjar este enojoso asunto.

La respuesta á esta petición 6.ª, dice: «A lo que decís que los de Bayona (1) tomaron é rrobaron muchos omes, é naos é baxeles con averes grandes de Galicia é de Asturias... en tregua que había con ellos... rrespondemos que avemos embiado al Rey de Inglaterra á Juan Furtando, etc.»

El comercio en los últimos años de Don Alfonso XI, era tan considerable por el mar del N., que en ellos, dice Navarrete, establecieron los comerciantes de las Provincias Vascongadas su lonja nacional en Brujas, y una compañía de comercio en la Rochela para fomentarlo con los países del N., siendo tal la riqueza que producía á los flamencos, que las ciudades de Gante, Iprés y Brujas solicitaron y obtu-

(1) Pertenecía á Inglaterra en este tiempo.

vieron del Rey de Inglaterra, Eduardo III salvo-conducto á favor de las naves y mercaderes castellanos, catalanes y mallorquines que hacían el viaje á Flandes.

En tan floreciente estado quedaba la marina mercante de Galicia, Asturias, Castilla y Vascongadas, al morir D. Alonso XI en 1350, que Eduardo III de Inglaterra solía decir por entonces «que los españoles intentaban alzarse con el dominio del mar.»

Ya á fines del siglo XIV, debía haber crecido de un modo considerable el número de buques que se dedicaban al tráfico en las partes meridionales de España, pues vemos á los armadores querellarse de los extranjeros que no querían cargar sus artículos de comercio en buques españoles, con lo cual se proponían dos cosas, ó al menos ver si las conseguían: una, evitar la construcción de buques mercantes en España, y monopolizar de este modo los transportes de mercancías por mar, y otra, hacerse á muy bajo precio de un buen número de buques españoles, que debían venderse, desde que de hecho quedaban excluídos casi por completo del tráfico mercantil.

Juzgo que esta maniobra fué iniciada por los italianos, cuya codicia mercantil estaba tan desarrollada en aquel siglo. Mas no fueron ellos solos, y todos llevaron su merecido castigo; por que se ordenó que no se sacara mercancía alguna de España, sino en buques nacionales. Esto fué adelantarse al *Acta de Navegación* inglesa.

Las reyertas entre vascongados é ingleses por asuntos marítimos, están también atestiguando el mucho número de buques que en ellos se ocupaban.

Cuando el año de 1350 se encendió la guerra entre los ingleses y los navegantes de toda la

costa de Cantabria, por cuestiones puramente comerciales, y sin que D. Pedro I tomara en ello parte alguna, fué mucho el número de buques que los cántabros perdieron, viéndose obligados á ajustar una tregua de 20 años. No es difícil que se refiera á esto lo que dice Capmany acerca de aquella gran acción naval mandada en persona por el Rey Eduardo III de Inglaterra, contra los armadores españoles del Norte, y es prueba de la gran potencia marítima que teniamos en Castilla á mediados del silgo XIV.

En tiempo de dicho rey, hacían gran comercio las villas marítimas de Cantabria con los puertos de Francia, como Nantes, Ruán, la Rochela y Burdeos, que fueron después del Rey de Inglaterra: y asimismo en Flandes, en cuyos países tenían los mercaderes y navegantes españoles sus establecimientos y factorías.

Estas navegaciones y tratos suscitaron debates y rivalidades que tomaron el principal fomento con motivo del comercio de Gascuña en 1350, cuando los vizcaínos, usando de las libertades de su tierra, y de la ocasión de estar esta alzada contra el Rey D. Pedro de Castilla, hacían cruel corso sobre los ingleses, á pesar de haber treguas á la sazón entre los dos Reinos.

Eduardo III para remediar tantos daños, y contener las invasiones que estos navegantes españoles hacían en las tierras de sus dominios, temiendo no señoreasen el mar, como lo intentaban, aprestó otra poderosa armada en que se embarcó con dos hijos suyos mozos: navegando por aquellas costas, encontró junto á Winchensey á la española, y al puuto vinieron á las manos; acción «en la que si quedó indecisa la victoria, tuvieron los ingleses que pasar por el bochorno de ajustar los tres tratados de

paz de 1.° de Agosto de 1351, de 9 de Octubre y 21 de Diciembre de 1353, no con otra nación sino con meros particulares, como los habitantes de la iglesia de Santa María de Fuenterrabía, los de Castro-Urdiales, San Sebastián, Guetaria, Motrico, Laredo, Bermeo, Plasencia, Bilbao, Santander y Ondárroa.»[43]

Tuvo lugar esta reñida acción el 28 de Agosto de 1350, y la refieren Walsingan, Mateo Vilano, Meyero y Rymer.

Quizás esté también relacionado con estos tratados lo que en la Colección inglesa, titulada «Rymer's Fœdera» se lee en esta fecha, á saber:

«Que los pescadores de Castilla y del país de Biscaya puedan pescar libre y seguramente en los puertos ó abras de Inglaterra y Bretaña (1), ó en otra parte cualquiera, con tal que paguen los derechos establecidos» (2).

Y Eduardo IV reconoció poco después de esta tregua una deuda de 11.000 coronas españolas á los comerciantes de Guipúzcoa, por desafueros cometidos por los buques ingleses.

La pesca de ballena formó otro de los ramos comerciales más importantes de dichas costas, y quizás el que sostuvo más que ningún otro las construcciones navales.

Probado de este modo que en los puertos de nuestra costa septentrional se comerciaba con buques propios, demos á conocer el corazón de todo este movimiento comercial marítimo, que alcanzó grande nombre hasta después de los Reyes Católicos, y antes un antiguo documento, de principios del siglo x, en que ya se ha-

---

(1) El Condado de Bretaña pertenecía á Inglaterra en esta fecha.

(2) Hut the fishers (66-57.)

bla del comercio entre las costas cantábricas y las occidentales de Francia.

Las relaciones de parentesco entre Doña Jimena, esposa de Alfonso III el Magno y la casa real de Francia (1), habían estrechado los lazos comerciales entre ambos pueblos. Es de ello buen testigo la carta que en 906 escribió Don Alfonso III al clero y pueblo de Turs, alusiva al comercio de Burdeos con nuestros puertos del mar Cantábrico.

Tomo el siguiente trozo de el publicado en 1880 en el cuaderno «Recuerdos de un viaje á Santiago de Galicia, por el P. Fidel Fita y don Aureliano Fernández Guerra»: «Quamobren, pernoscite navalem remigationem inter vos et amicum nostrum Amalwinum Ducem Burdelemsem inesse, et opitulante alta poli potentia, in hoc anno... inter cetera maxime disposuimus, ut mense Madio nostræ naves cum pueris palatii nostri usque Burdelensem civitatem remigent.»

El Consulado de Burgos, de el que algo indiqué anteriormente, y acerca del cual hay cantidad de reales-cartas, ejecutorias y privilegios de reyes nacionales y extranjeros, que ponen en evidencia el comercio activo entre los dichos puertos de España y los Condados de Flandes y Bretaña, Francia é Inglaterra, fué el corazón dicho.

Así, v. g. Luís, Conde de Flandes, decía á 15 de Abril de 1366 que «considerando las ventajas que á sus súbditos y naturales se les sigue con el comercio, trato y mercancías de los honrados mercaderes, almirante, maestros de naos

---

(1) Uxorem ex illorum prosapia generis accipiens, nomine Xemena.[44]

y marineros sujetos al reino y Señorío de Castilla; y deseando que estos hiciesen comunicables á sus dominios sus mercaderías y géneros, así por mar como por tierra, y ellos tratasen y comprasen los de aquella nación, concede á dichos individuos de la (nación) Española varias franquicias y libertades, y dispone el modo y forma que en sus tratos, despachos de mercaderías, etc., se ha de tener.»

Para mí es completamente cierto que aquellos castellanos y catalanes que en 1303 asistieron en Londres como vocales á la «Junta de arbitrios» tenida para zanjar las dificultades ocurridas entre Felipe de Francia y Eduardo de Inglaterra, con motivo del dominio del Canal de la Mancha, fueron enviados como representantes de los consulados de Barcelona y Burgos.

Sospecho que á este estaba también voluntariamente unido el comercio de Navarra, reino independiente, pues más quiso un tiempo exportar sus productos al N. de Europa por los puertos de Guipúzcoa, que por los de Francia.

Y con documento otorgado por los Reyes Católicos en 1494, se ve á cuán larga distancia ejercia su acción el Consulado de Burgos, pues se habla en él de que «los cónsules y factores que están en el Condado de Flandes, Inglaterra, la Rochela, Nantes, Londres, Florencia, sean obligados á mandar las cuentas á la ciudad de Burgos.» De este consulado dice don Eugenio Larruga, en sus Memorias políticas y económicas, «que es indubitable su antigüedad... que el consulado primitivo estuvo en el hospital de San Juan, pero que no se ha podido apurar el principio de su fundación.»

Y si queremos extralimitarnos un tantillo no más de nuestro actual asunto, para saber en qué consistía el cambio de productos comercia-

les que dieron vida á nuestra marina mercante de la costa de Galicia y de Cantábria, traduciré lo que dice Andersón (History of Commerce), á saber: «de España iban á Brujas, vinos, higos, pasas, dátiles, licores, aceite, granos, jabón, cera, fierro, lana, objetos acolchados, pieles de cabrito, azafrán y mercurio.» De Flandes llevan los buques españoles, de retorno, paños finos de Iprés y de Courtray de todos colores, muchos fustanes y lencería.»

Otro de los testimonios que no admiten réplica acerca de lo mucho que se había engrandecido la marina mercante, es aquel considerable número de embarcaciones de todos tamaños que vemos en movimiento desde Cádiz para la Española, no bien Colón vuelve á España anunciando la existencia de innumerables islas.

En Julio de 1493 se aprestó en la villa de Bermeo, una escuadra de cinco buques con 2170 toneladas disponibles: en ella debía hacer Colón su segundo viaje; pero se le varió el destino á esta armada, ocupándola en transportar á Africa al último rey de Granada y á otros moros que lo acompañaban.

Pero la suplió otra mucho mejor, cual fué la que el 25 de Septiembre de 1493 zarpó de Cádiz: de las 17 velas de que constaba, había tres grandes, probablemente de las que se conocían con el nombre de carracas, que solían ser de mil ó más toneladas; doce eran carabelas comunes y corrientes, y las dos del resto carabelas también, pero de mayor tamaño y de cierta clase de cofa, capaz de contener, por la mayor resistencia de sus palos, un número mayor ó menor de piedras que entonces, y un siglo después, se usaban todavía como armas arrojadizas en los abordajes.[45]

Dejo las carabelas ordinarias que continuamente se aprestaban para la Española, y nos fijaremos solamente en la capitulación hecha entre los reyes y el florentino Juanoto Berardi en Valladolid á 9 de Abril de 1495, por la cual se obliga este á proporcionar 12 navíos para la Española de 900 toneladas cada uno.

Y porque no es imposible, aunque no sea probable, que Berardi los hiciera venir de Italia, dejaré en suspenso el juicio para no vestir este relato con plumas ajenas, y terminaré aceptando la cifra de mil buques mercantes españoles al acabar el siglo XV, que es la dada por Campomanes, y la aceptada por Robertson para su Historia de América.

Marina aragonesa.

Con mayor brevedad aún voy á decir lo que haga al caso acerca de la marina aragonesa desde principios del siglo IX.

El pueblo que formó en la edad media la corona de Aragón, tuvo necesidad absoluta de ser poderosísimo en el mar. La anexión de Sicilia á la corona aragonesa, las guerras marítimas y por mucho tiempo continuadas con la casa de Anjou, la gran extensión del comercio catalán por todo el Levante de Europa y costas Norte de Africa, y sobre todo esto junto, la implacable rivalidad de la poderosa república de Génova, árbitra largo tiempo de todo el Mediterráneo, pusieron á los monarcas de Aragón en trances verdaderamente duros, y á dos dedos de perder su influjo y posesiones de fuera de la península.

La virilidad del pueblo catalán, sobre todo, se mostraba en tamaños peligros. Barcelona, Tortosa, Valencia y otros puntos marítimos,

no sólo daban á los reyes cuantiosos recursos para reemplazar con poderosas armadas las destruídas por los enemigos ó por las tempestades, sino que añadiendo sacrificios á sacrificios, equipaban otras armadas por cuenta propia, nombrábanles sus jefes independientemente del monarca, y maniobraban sin sujeción á los almirantes reales.

Estos y los cabos nombrados por las Juntas, sembraron el terror en todas las costas que ciñe el Mediterráneo; Roger de Lauria, Descolls, Santapau, y Villamari; los Marquets y Castelnous; los Moncadas, Montaners y mil y mil otros fueron atrevidísimos marinos; sus nombres, engastados cual piedras preciosas en los anales de la historia patria, vivirán siempre rodeados de admiración y de respeto.

Año de 813, el Conde de Ampudias, Armengol, aprestó en sus estados una escuadra, la cual, saliendo al encuentro de otra de sarracenos españoles que volvía de piratear los mares de Córcega, la derrotó junto á las Baleares, le apresó 8 buques, y dió libertad á gran número de cautivos cristianos.

A mediados del siglo XI, Raimundo Berenguer II, Conde de Barcelona, estableció el derecho de protección y salvo-conducto á cuantas naves entraban y salían en aquella ciudad.

1096.—Empiezan los viajes á Palestina, llevando nobles para la primera cruzada. En esta fecha se prepara la primera expedición contra Mallorca, capitaneada por Raimundo Berenguer III, Conde de Barcelona. El principal armamento para esta expedición se preparó en Pisa.

1114.—Raimundo Berenguer III, lleva en escuadra propia su nobleza y soldados en auxilio de los cruzados de Tierra-Santa.

1118.—El mismo Conde Berenguer III, apresta una escuadra en Barcelona, y va con ella á Génova y Pisa, para dar calor á la cruzada que se proyectaba contra los moros de España.

1147.—Cruzada contra Almería, promovida por el Papa Eugenio, y llevada á cabo por Raimundo Berenguer IV, confederado con los genoveses. El botín tomado en Almería fué de consideración. Tortosa, guarida de piratas sarracenos, cae también en poder de los confederados.

1227.—La ciudad comercial de Barcelona ofrece costear todo el armamento necesario de mar y tierra para la toma de las Baleares. Nombró el rey por proveedor y cabo de la armada á Ramón de Plegamans, rico barcelonés y muy práctico en las cosas del mar. Este puso al momento en astillero muchas galeras, y labró gran número de taridas y leños.

1228.—Segunda conquista de Mallorca con 25 naves armadas, 12 galeras, 18 taridas, 100 entre bucios y galeotas, sin contar el número de bastimentos menores de transporte, que fué grande.

1234.—El Arzobispo de Tarragona, Guillermo de Montgrí, ayudado de los socorros de los Condes de Urgel y de Rosellón, y de otros señores principales de Cataluña, de sus deudos y amigos, arma naves en el puerto de Salón, y se apodera de Ibiza.

1238.—Sale desde Tortosa armada compuesta de tres galeras, 27 naves y siete leños grandes, á socorrer el campo cristiano que sitiaba á Valencia, y ahuyentar la escuadra africana del rey de Túnez enviada al Grao.

1258.—La Junta de los *prohombres* del puerto de Barcelona forman las Ordenanzas marítimas,

y el rey Don Jaime I, concede á Barcelona la facultad de nombrarse cónsules en muchos puertos de Levante.

1269.—Don Jaime I, con 30 naves grandes y muchas galeras aprestadas en Barcelona, se embarca para Tierra-Santa: destrózanla los vientos, y arriba, en breve, muy maltratada al Languedoc.

1273.—Por orden de Don Jaime I salen de Barcelona 10 galeras y 10 naves en socorro del rey de Fez.

1281.—Conrado de Lanza, italiano educado desde su infancia en Barcelona, entra victorioso en Túnez con cinco galeras barcelonesas, y otras cinco valencianas: destrona á Miraboab, corre las costas de Berbería hasta Ceuta, y vuelve á Cataluña cargado de despojos.

1282.—Don Pedro III el Grande, zarpa de las bocas del Ebro con 150 velas para tomar posesión de la isla de Sicilia, de donde los franceses son arrojados por la conspiración llamada las «Vísperas Sicilianas». Iban en la escuadra 24 galeras, 10 naves armadas, 10 leños ligeros de remos; y el resto para el transporte de 20.000 almozárabes, 1.000 ballesteros y 2.000 caballos.

En este mismo año Pedro de Queralt, almirante de Aragón, derrota al de Anjou en el golfo de Nicotera, y le apresa 130 naves, entre ellas 15 galeras. La armada napolitana de Carlos de Anjou, se vió abandonada de genoveses, provenzales y pisanos, antes de empezar la acción.

1283.—El napolitano Roger de Lauria, almirante de todas las armadas de Aragón, entra al puerto de Malta con 18 galeras, y derrota la escuadra provenzal de 19, mandadas por

Guillermo Coner, que pierde 10, y huye á Francia con el resto.

1284.—El mismo Roger de Lauria con 28 galeras entre aragonesas y sicilianas, vence en Surrento á 36 de Cárlos de Anjou. Reforzado Lauria con 12 galeras más que le envió el Infante de Aragón D. Jaime, obtiene una señalada victoria contra 70 galeras del Príncipe de Taranto; de estas, fuéronle echadas á pique 23, y se le apresaron 19.

1285.—Berenguer de Vilaragut corre las costas de Levante con 20 galeras. Junta Cárlos de Anjou hasta 60 entre napolitanas y provenzales, y tienta un desembarco en la Pulla. Roger de Lauria se lo impide con sus buques y con 14 galeras barcelonesas que le llevó Marquet, almirante de Cataluña.

De regreso á Barcelona, toma Roger de Lauria 48 galeras para resistir la invasión que se dispone á hacer en Cataluña Felipe el atrevido, rey de Francia, con 160 naves entre napolitanas, pontificias, bretonas y provenzales.

1286 y 87.—Continuas acciones navales de las galeras de Aragón á órdenes de Lauria y Bernardo de Sarriá contra franceses, napolitanos y provenzales coaligados. Sufren estos los gravísimos descalabros de que habla la historia del tiempo.

1288.—Salió del Ebro Don Alonso III de Aragón con 122 velas para la conquista de Menorca. Entre las naves de guerra se contaban 40 galeras: de ellas, fueron 15 armadas y tripuladas por el Común de Barcelona; 10 por la ciudad y arzobispo de Tortosa; las restantes por la ciudad y sede episcopal de Mallorca.

1290.—Veintitrés naos de guerra catalanas

salen en dos divisiones para la cruzada contra Túnez.

1291.—Don Jaime, Rey de Sicilia, y hermano del monarca arrgonés Don Alonso III, parte de Mesina con 40 galeras, y ejecuta varios desembarcos en las costas de Nápoles. Declarado Don Jaime Rey de Aragón, por la muerte de su hermano, ordenó á Roger de Lauria, que con 40 galeras vigile las costas de Nápoles. Lauria se apoderó además de varias islas del Mediterráneo, entre ellas la de Corfú, y las escuadras de Aragón señorean el Mediterráneo.

1296.—Por convenio hecho con los Infantes de la Cerda, suspende el rey de Aragón la conquista de Murcia. Desagradan al de Castilla Sancho el Bravo estas relaciones de amistad, y el aragonés envía una fuerte armada á las aguas de Alicante.

1298.—Fecha memorable en los anales de la marina aragonesa, por la armada de 80 galeras y otros muchos bajeles que salieron en la expedición contra Don Fadrique de Sicilia, hermano del rey de Aragón.

1309.—Sale de Barcelona una armada de galeras al mando del vizconde de Castelnou para guardar el Estrecho de Gibraltar en auxilio del rey de Castilla que sitiaba esta plaza.

1315.—Zarpan de Sicilia naves catalanas para sujetar la isla de Gerbes; Montaner, general de esta expedición, es reforzado con 20 galeras conducidas por el vicealmirante Conrado de Lanza, y entre ambos logran hacer al rey de Túnez tributario del de Aragón, por 5.000 doblas de oro cada año.

1322.—El infante D. Alonso de Aragón parte de Barcelona con 10 galeras y mucha tropa

de desembarco, para tomar posesión de los Estados de Grecia que le habían conquistado los catalanes y aragoneses. Aunque ajeno á la marina aragonesa, lo que estos célebres conquistadores hicieron en Oriente, es tanta la grandeza y heroicidad de sus hechos, tan elocuente la lección que dieron acerca de lo que puede la unión y concordia de las voluntades, y de lo que es capaz de destruir la desunión de los ánimos, que nadie leerá la «Expedición de catalanes y aragoneses» de Moncada, sin grandísima admiración y provecho.

1323.—Empieza este año una serie de operaciones navales ya prósperas, ya adversas para la corona de Aragón, con motivo de la posesión de la isla Cerdeña, cuya investidura había dado la Santa Sede al rey de Aragón don Jaime II. Para apoyar al partido insulano que rechazaba la ingerencia del gobierno de Pisa, aprestó el aragonés en Port-Fangós (los Alfaques) á la boca del Ebro, un armamento de 300 velas. Los buques de guerra eran 70 galeras y 24 naves armadas. Por general de estas fuerzas iba el infante D. Alonso. Aumentó el rey de Aragón en este mismo año con 18 galeras más, la armada para Cerdeña, y á ellas añadió 4 leños y dos naves gruesas.

1331.—Desde este año empiezan las grandes guerras marítimas de Aragón con la poderosa república de Génova, á causa de rivalidades comerciales. La armada de 45 galeras y gran número de embarcaciones menores corrieron y saquearon las marinas genovesas de donde volvieron á Barcelona cargadas de botín.

1343.—Se preparó una armada de 116 velas contra el rey de Mallorca, perpetuo favorece-

dor de la casa de Anjou contra los reyes de Aragón. Componían esta armada 30 galeras, 9 galeotas, y 20 naves gruesas de dos puentes.

1349.—El rey destronado de Mallorca, sostenido por una armada francesa, intenta recobrar la isla. Sale de Barcelona Don Pedro de Moncada con 15 galeras y muchas naves armadas para oponerse al desembarco.

1351.—Este año tuvo lugar la famosa liga de aragoneses y venecianos contra genoveses. Aprestó Aragón 33 galeras, otros dicen 30, que se juntaron en Sicilia con otras 30 venecianas. Las 66 de que se componía la armada genovesa mandada por Doria, se corrió hácia el Bósforo, donde encontrándose con la aliada aumentada con algunas naves de Grecia, se dió la acción naval más grande de aquel siglo en las aguas de Constantinopla. Quedó el mar por los genoveses, solo con pérdida de 13 galeras. Los griegos huyeron durante el combate. El almirante ó general Santapau, y el vice-almirante Ripoll murieron en la acción. Su compañero Descoll, también vice-almirante, pudo recoger los restos de la armada aragonesa y refugiarse á Negroponto, donde le envió el monarca de Aragón 12 galeras, no bien supo la derrota de su armada.

1352.—Ufanos, y con razón, los genoveses, se presentaron con 60 geleras en las costas de Cerdeña para arrancar esta isla del poder de los aragoneses. Aprestáronse en Barcelona, Mallorca y Valencia con grande actividad 45 galeras, 4 leños de remos y 5 naves armadas de castillos, con 400 combatientes cada una. A estas fuerzas se unieron 20 galeras venecianas, y todas juntas acometieron

delante de Alguer á las genovesas con tan feliz suceso que sólo escaparon 19 de tan pujante armada.

1354.—Para apaciguar por completo la isla de Cerdeña, alterada con los manejos de la república de Génova, salieron de Rosas 300 velas. Entre ellas iban 45 galeras, 20 naves armadas y muchos leños: el resto conducía 20.000 soldados. Los catalanes de Sicilia enviaron 4 galeras que se incorporaron á las 45 catalanas. Recelosa Génova de las conquistas aragonesas, y el rey de Aragón receloso de que los genoveses no quieran tentar de nnevo la fortuna, apresta, precavido, 47 galeras más, que pone á órdenes de Gilaberto de Centellas. Barcelona, interesada cual ninguna otra ciudad del principado en el triunfo contra Génova, armó por su cuenta 7 galeras y dió más de 100.000 escudos para el resto del armamento. Por este tiempo fué cuando Francisco de Perellós, que con 10 galeras y un leño iba desde Barcelona en auxilio del rey de Francia amenazado por los ingleses, tomó en Cádiz las dos naves italianas, hecho que dió lugar á la guerra marítima de Castilla con Aragón, y que narramos en páginas anteriores.

1359.—Manda el rey Don Pedro aprestar en Barcelona 20 galeras, que unidas á las 10 que armó Valencia, á las 5 de Mallorca, 3 de Tortosa, y 3 de Tarragona, Rosas y Colibre, se dispone a resistir la armada castellana.

1379.—Se apronta una armada de 30 galeras, 24 naves, y 16 leños armados, al mando de Bernardo de Cabrera, para pasar con ella á Sicilia y Cerdeña.

Habiendo aclamado los catalanes de Grecia por Duque de Atenas al rey Don Pedro de

Aragón, envió este desde Barcelona buena armada para la toma de posesión de aquellos estados. Por acuerdo de las Cortes del Reino, reunidas en Barcelona, zarpó otra armada de Tortosa para la pacificación de Cerdeña.

1392.—Salió del Ebro una armada de 100 velas con D. Martín, Príncipe de Aragón, para la toma de posesión del reino de Sicilia.

1394.—Se arman en Peñíscola 25 galeras para Cerdeña, y se apresta nueva flota de muchas naves gruesas para asegurar á D. Martín la corona de Sicilia.

1398.—Armada y gente de desembarco para Sicilia.

1409.—Sale de Barcelona contra los insurgentes de Cerdeña una armada de 150 velas capitaneadas por Pedro de Torrellas; unióse á ella la que hizo aprontar para igual destino en Barcelona, D. Martín de Sicilia. En la armada aragonesa se contaban 10 galeras, 15 galeotas y 25 naves armadas.

1411.—Los comunes de Barcelona mandan hacer poderosa armada de naves y galeras para sostener en Sicilia á la reina viuda Doña Violante.

1415.—Alonso V el Magnánimo, apronta una armada de 20 galeras y 10 naves para que acompañe á Niza al Papa Benedicto XIII, que iba á verse con el Emperador.

1420.—Parte Don Alfonso V de los alfaques con armada de 80 velas, de las cuales 23 eran galeras, 13 naves armadas, y 44 entre bergantines y naves de transporte. Fué á sujetar la isla de Córcega.

1422.—Delibérase en Cataluña aprontar gruesa armada en socorro de Don Alonso, arrojado de Nápoles, y se alistan 22 galeras y 8 naves gruesas, con lo que se recobra Nápoles.

1424.—Se aprestan 24 galeras en Barcelona para socorrer al infante D. Pedro bloqueado en Nápoles. Corre esta armada las costas de Génova causando al comercio muchos daños.

1432.—Reuniendo buques de varias partes, formó D. Alonso V de Aragón una armada de 26 galeras, 20 naves, 11 taridas, y lo restante, hasta 132 velas, de galeotas y bergantines; con estas fuerzas aportó á Malta para emprender desde allí la conquista de la isla de los Gerbes, que se logró.

1436.—Preso el rey de Aragón de los genoveses en 1435, por desastre naval sufrido en la isla de Ponza, con pérdida de toda su armada, empieza ya libre á reponerla en 1436. Las muchas naves construídas en poco tiempo, ponen á la marina aragonesa en disposición de recobrar la ciudad de Nápoles.

Desde que Eugenio IV y su sucesor en la tiara Nicolás V, tomaron á pechos dar la paz á Italia con prudentes concesiones, y desde que Alfonso V de Aragón con gran política y desinterés abandonaba los derechos que el testamento de Felipe María Visconti le daba al Milanesado (1449), la guerra de Italia desmayó, y Alfonso V de Aragón quedó reconocido como el primer príncipe de Italia. Buscábase con empeño su protección y amistad. Los barones de Córcega, favorables á la casa aragonesa, le suplican los ampare contra los insulanos que aborrecían el dominio aragonés, y el rey pasa en persona con su armada á Córcega, y recupera cuantos lugares había ocupado la rebelión contra su corona.

En 29 de Mayo de 1453, los turcos, acaudillados por Mahomet II, se apoderan de Constantinopla: Nicolás V, comprende cuánto peligra la Europa entera, y trata, aunque en vano, de

armarla contra el invasor. Solo el monarca aragonés responde á su llamamiento; la constancia del Pontífice y su gran cordura alcanzan una confederación ítalo-aragonesa contra la prepotente media-luna. Nicolás V murió pocos días después de su obra; quebrantada por las discusiones entre los príncipes de España, Francia é Italia, acabó por disolverse.

Don Alfonso de Borja, Cardenal de Valencia, había sucedido en el pontificado á Nicolás V, y tomando en su elevación á la tiara el nombre de Calixto III, sólo él entre los príncipes europeos salió á la defensa de la amenazada cristiandad; con los recursos que pudo allegar por sí y sus legados, juntó tropas, y alcanzó sobre los turcos la memorable victoria de Belgrado.

La marina aragonesa juega poco en la segunda mitad del siglo XV.

Don Juan II que sucedió á Alonso V, guerreó mucho, pero casi siempre por tierra, pues sus guerras fueron civiles.

Con el feliz matrimonio de su hijo Don Fernando con Doña Isabel de Castilla (1469), unidas las coronas de Aragón y de Castilla, se llevaron á dichoso término las campañas y conquistas que dejamos referidas.

Va ahora el insigne Capmany á dejarnos un acabado boceto de lo que fué el comercio marítimo de las costas de Cataluña y Valencia' con él cerraremos este largo apéndice, que si bien no está necesariamente ligado con la materia principal del texto, dará á conocer á los americanos principalmente (como ya dije en otro sitio), que España no era antes de poseer el nuevo mundo, nación desarrapada y laceril, como el común de ellos se imagina.

Empezó Barcelona á ser en el siglo XII puer-

to abierto á todas las naciones conocidas, convirtiéndose en pocos años en uno de los principales emporios del Mediterráneo para las especias, drogas, perfumes y otras varias mercancías de Oriente, que desde allí se derramaban por el interior de España y del continente europeo.

En el siglo XIII, durante el reinado de Don Jaime I, llegó esta prosperidad á tanto, que Barcelona, sin rival en España por lo que toca á comercio y marina, eclipsó en muchas ocasiones la fama de las florecientes repúblicas de Italia.

De ello son evidentes pruebas, por lo que toca á la marina militar, el armamento hecho para la conquista de Mallorca.... pero más que todo el libro del *Consulado de mar*, famoso y digno monumento de la sabiduría de nuestros mayores.

Barcelona tenía ya entonces cónsules y factores mercantiles en todos los puertos importantes del Mediterráneo. Estos cónsules ejercían jurisdicción sobre sus compatriotas, y la importancia de sus funciones los equiparaban á embajadores ó ministros residentes (1).

Los productos naturales del suelo catalán y las diversas fábricas barcelonesas suministra-

---

(1) Los había en Cagliari, Arlés, Oristano, Nápoles, Agrigento, Tropea, Alejandría, Modón, Génova, Saona, Catania, Berra, Martigues, Famagenta, Palermo, Sassari, Alghero, Segui, Marsella, Candía, Mesina, Pera, Malta, Sacco, Constantinopla, Licatta, Niza, Castellamare, Trapani, San Moxet, Fontcalda, Siracusa, Roma, Ancona, Aigues-mortes, Málaga, Sevilla, Gaeta, Almería, Venecia, Trípoli, Alexio, Chio, Montpeller, Chipre, Florencia, Ischia, Liorna, Sena, Ragusa, Manfredonia, Otranto, Túnez y Damasco.

ban importantes artículos de exportación, y en los siglos XIV y XV recibía de Inglaterra grandes cantidades de finas lanas que le devolvía convertidas en paños.

Para fomentar la navegación á los puertos de Alejandría y Beyruth, mandó el rey D. Jaime por su cédula de 1227, que las mercancías propias de comerciantes de Barcelona que se hubiesen de enviar desde esta plaza á aquellas partes habían de ir cargadas en buques nacionales con exclusión de los extranjeros, á menos que no se hallase ninguno del país para aquel viaje.

Surcaban los catalanes con sus naves propias todos los mares entonces conocidos, y la importancia que adquirió su comercio hizo que la junta de prácticos que tenía ya establecida para decidir los negocios mercantiles, se convirtiese á mediados del siglo XIV, en un tribunal que se llamó consulado de mar, semejante al establecido en Valencia desde 1283, extendiéndose su jurisdicción á todas las causas marítimas y mercantiles.

Y si otras pruebas necesitáramos del movimiento comercial de Barcelona, las hallaríamos en las repetidas ordenanzas de su gobierno municipal, acerca de los corredores de los derechos de aduanas, de los banqueros ó cambistas fallidos, de los préstamos á la gruesa y de otras materias, en la *taula de cambi* ó banco fundado en 1401, el primero ó segundo establecimiento de esta naturaleza en Europa, y finalmente, en estas palabras del cronista Monfar:

«Eran tantas las especies de moneda de vellón, plata y oro que corrían traidas de diversos reinos del mundo á causa del gran comercio y negociación que había entonces en Barcelona y demás tierras de estos reinos, que ha-

bía muchos mercaderes que llamaban cantiadores, que no entendían en otra cosa sino en cambiar unas monedas con otras, y en Barcelona había tantos que dieron nombre á la calle donde vivían, y que aún en el día se llama calle de los Cambios.»

En un edicto dado por los magistrados municipales de Barcelona en 1394, hallamos mencionadas por primera vez letras de cambio, y en 1345 publicaron los mismos magistrados las ordenanzas sobre seguros marítimos, primer documento legal en que dicho contrato aparece con el nombre que ahora lleva, y algún tanto definido y reglamentado.

A este adelanto comercial es digno de agregarse, otro, digámoslo así, del orden moral. Los comerciantes barceloneses rogaron en 1266 á San Raimundo de Peñafort que escribiese un tratado moral acerca del comercio y sus contratos, para que les sirviese de guía en sus transacciones mercantiles.

Toda esta marina de guerra y mercante fué la precursora de la que los españoles construyeron en las playas de América. Este apéndice enlaza una y otra, y con esto queda en sí mismo justificado.

—

II. *(Pág.* 264).

Corté el hilo de las excursiones normandas en la pág. 264, porque de seguirlo allí me hubiera visto en la necesidad de entrar en una disquisición que, por fuerza, había de apartarme mucho de la materia que allí trataba.

La expedición que Dozy coloca hacia 1016 como capitaneada por San Olaf, hizo daños tan

graves en toda la diócesis de Tuy (1), que por el lastimoso estado á que quedó reducida, Alfonso V la incorporó á la metropolina de Compostela, después de haber consultado sobre ello á los obispos y magnates. A la primera coyuntura que pareció aceptable, cayó el rey con sus tropas sobre los invasores, los derrotó y echó de la tierra.

Entre 1048 y 1066, tuvo lugar la invasión de Ulf, la que resistió valientemente Cresconio, Obispo iriense (Padrón), el cual después de haber deshecho los enemigos, «Normanos, qui hanc terran invaserant, funditus extinxit», levantó el fuerte Honesto, en la confluencia del río del Padrón y el Sar, para resistir las acometidas de moros y normandos.

En 1111 próximamente, cuando tenían lugar las tristes escenas entre D.ª Urraca, la hija de Alfonso VI, y su marido Alfonso el Batallador, Rey de Aragón, hubo otro desembarco en Galicia, no de normandos, sino de ingleses salidos de las islas Orcadas. La nobleza de León y Galicia, como la del resto de los estados de Doña Urraca estaba dividida; parte apoyaba al de Aragón, parte á D.ª Urraca, y su hijo. Parece, pues, que dos de ellos, cuyo nombre da Dozy siguiendo la Crónica Compostelana, Pelayo Godesteiz y Rabinat Núñez, llamaron en auxilio de la parte que defendían á los ingleses de las

(1) Sea quien fuere el *vikingue* ó capitán de esta expedición, he aquí lo que de ella dice D. Alfonso V llamado el de Viseo: «Gens Leodemanorum pars maritima est dissipata; et quonian Tudensis Sedes... infima erat, ejus episcopus qui ibi morabatur, cum omnibus suis ab ipsis inimicis captivus ductus est, et alios occiderunt, alios vendiderunt, nec non et ipsam civitatem ad nihilum reduxerunt.»[46]

Orcadas, que iban á Jerusalém, como cruzados.

Llegó este auxilio, pero tan desenfrenado y licencioso, que nada respetó. Había recibido aviso la flota del Obispo Gelmírez, de salir á apoderarse de un castillo situado en la costa que pertenecía á los enemigos de la reina, cuando se encontraron con la de los piratas ingleses que transportaban de sus buques á otros los robos que habían hecho, especialmente en una iglesia que acababan de destruir.

Empeñóse de una y otra parte la acción naval: huyeron los piratas, pero dejando en poder de la flota arzobispal tres de sus buques y muchos cautivos.

El cl. historiador sagrado Flores, dice en la vida de los Obispos Irienses, escribiendo la de Gelmírez: «La reina (D.ª Urraca) escribió las gracias á D. Diego (Gelmírez), añadiendo que fuese á rendir las fortalezas de San Payo de Luto y de Daravo (que era el refugio de los turbadores). Todo lo cumplió el prelado: rindió las fortalezas, y las cedió al monarca. En el hecho intervino un suceso notable. Los traidores habían convocado á piratas ingleses para las hostilidades, en que sobresalieron. Los irienses y de Santa María de Lanchata, hoy Lanzada, sobre Pontevedra, iban al asedio de San Payo de Luto, que caía al mar: y atacando á los piratas, los rindieron. El obispo movido á generosa compasión, cedió la quinta parte (del despojo) que á él le pertenecía, aunque era de mucho precio, porque le diesen los cautivos: y haciéndoles jurar que no inquietarían más á los cristianos, les quitó las prisiones, y los envió libres.»

Mi disquisición, después de lo dicho aquí y en el texto, acerca de estas excursiones repetidas á nuestras costas siempre en más ó menos

tiempo, y con daños de más ó menos consideración, mi disquisición, repito, se formula en esta pregunta: «tenían ó no buques de guerra los reyes de Asturias, León y Galicia? ó mejor aún, «había en los siglos X, XI y XII, buques de guerra que guardasen las costas de Galicia, Asturias y Castilla de las invasiones de estos ú otros enemigos?

Parece cierto que no: porque aunque Mariana y otros historiadores digan que salieron los nuestros al mar á pelear con los normandos, y que les tomaron tantos ó cuantos buques, no hay fundamento alguno para sospechar que estas fueran acciones de flotas á flotas. Repárese que fuera de lo que se ha llamado la flota del Obispo Gelmírez, en los demás casos, las presas hechas en las expediciones normandas han sido al retirarse estos de saquear la tierra, ó lo que es lo mismo, cuando acosados por las fuerzas gallegas, y hostigados por los pueblos, tenía que embarcarse atropelladamente. Bastaba para estos casos los barcos de pesca con gente armada.

Los vasos generalmente usados por los normandos sólo tenían buque para 80 personas: rara expedición pasaba de 100 barcos, lo cual da un contingente de 8.000 hombres. La mucha mayor parte de ellos tenía que desembarcar, pues de lo contrario, no se explica cómo se pasaban devastando un país un año y dos y aun tres, como hemos visto sucedió en Galicia. ¿Qué hacían, pues, los barcos de guerra del Cantábrico que no iban en busca de la tan mal equipada flota normanda?

Y si cinco ó seis mil normandos, número máximo que buenamente puede admitirse, tan despacio se estuvieron en Galicia sin poder ser echados de ella á sus navíos, ¿con qué verdad

se podrán sostener los ejércitos de miles y miles de soldados que casi todos los años salían á campaña contra los moros, según tantos libros lo insertan?

Para mí, la flota de Gelmírez no tenía de tal sino que flotaba. La compondrían ultra de los botes pescadores de mayor tamaño, algunos navíos de carga de los que iban á Francia, Inglaterra y Países-Bajos.

Otra prueba de que no valdría cosa la flota de Gelmírez, ni ninguna otra por el estilo, es, que muy poco tiempo después fué cuando hizo venir de Italia maestro que le labró las dos famosas galeras de que ya hemos hablado, pues como dice el M. Flores, «con ellas lograron los gallegos, *que antes no conocían más que barcos de pesca y de transporte*, no sólo defender su provincia, sino hacer guerra ofensiva á los enemigos, etc.»

Cuán allanado encuentra el historiador el camino cuando en esta clase de asuntos abre, v. g., «Los anales de Sevilla», de Zúñiga, y lee que perdida Gibraltar en 1333, trató de recuperarla en 1336 el animoso Conde de Niebla, por cuenta propia. Armó, al efecto, en Sevilla un buen número de galeras en las que se embarcó, despachando por tierra buen golpe de gente á órdenes de su hijo primogénito, para operar de consuno sobre la plaza.

Pues ¿qué decir de la tranquilidad con que se cita la cédula de 2 de Mayo de 1593, en que los reyes dicen al duque de Medina-Sidonia, que en caso de que la guerra estalle con Portugal con motivo del descubrimiento de América, se servirán de la armada del duque? «Por ende mucho vos rogamos y encargamos que estén prestas y aparejadas todas las carabelas de vuestra tierra, porque nos podamos servir de ellas.»

III. *(Pág. 73.)*

Damos en resumen lo que puede contribuir á formar un concepto verdadero acerca de los elementos de mar que compusieron la célebre escuadra llamada la Invencible, en particular respecto al número de buques de procedencia española.

También nos pareció oportuno dar la planilla de las fuerzas marítimas inglesas que combatieron á nuestra escuadra, que fueron mayores de lo que ordinariamente se cree.

SUMARIO GENERAL DE TODA LA ARMADA

	Naves.	Toneladas.	Cañones.	Tropa.	Marineros.
Galeras de Portugal..	12	7.737	347	3.330	4.623
Armada de Vizcaya..	14	6.576	288	1.937	2.800
Id. de Castilla.....	16	8.714	384	2.458	4.171
Id. del Andalucía....	11	8.762	240	2.327	3.105
Id. de Guipúzcoa....	14	6.991	247	1.992	2.608
Id. de naves levantiscas.....	10	7.705	280	2.780	3.523
Id. de Urcas.....	23	10.271	384	3.121	3.729
Pataches y zabras...	22	1.121	91	479	1.093
Galeazas de Nápoles.....	4	»	200	773	1.341
Galeras.....	4	»	20	»	362
	130	57.868	2.431	19.295	27.365
Gente de remo.....					2.088
				TOTAL.....	29.45

ESCUADRA INGLESA

	Buques.	Toneladas.	Gente.
Escuadra de la Reina.....	34	11.850	6.239
Buques embargados.....	10	750	239
Escuadra de Drake.....	32	5.120	2.810
Buques armados por la ciudad de Londres.....	38	6.130	993
Guarda-costas á las órdenes del Almirante.....	20	1.930	1.073
Id. á las de Henry Seymur....	23	2.248	859
Voluntarios á las órdenes del Almirante.....	18	1.716	810
Transportes de víveres.....	15	»	»
Buques no mencionados en algunas relaciones.....	7	»	474
SUMAN	197	29.744	15.787

Estas cifras son según los documentos de la Biblioteca Cotton, compulsados por T. Lediard, é insertos en su *Historia naval de Inglaterra*.

Precio, 3 pesetas.

NOTAS

[1] Colecc. de Viajes, t. 2.º, pág. 380.
[2] Cf. lib. 2.º, pág. 54, 3.ª edic. de estos *Est. crit.*
[3] Doc. inédt., t. 26, pág. 232.
[4] Id. id. id., pág. 257.
[5] Id. id. id., pág. 13.
[6] Colecc. Muñoz, leg. 77.
[7] Arch. de Ind., cart. y relac. de gob.
[8] Carvajal y Lancáster, test. polít., cap. Marina.
[9] Tomé Cano, fab. de naos.
[10] *Est. crit.*, lib. 4.º, 3.ª edic. págs. 171 y 172.
[11] Arch. de Ind., pap. de Sim., leg. 8.º, Patron, Colecc. Nav.
[12] Mendib. 3.º, pág. 109.
[13] Doc. inéd. del Perú, 3.º
[14] Bib. Nac. J. 42.
[15] Arch. de Ind., copiado por Nav,
[16] Dep. Hidrog , Derrotas y not. de la América del S., f. 4 vto.
[17] Arch. de Ind., Secret. del Perú, leg. 1.º
[18] Alcedo, Incurs. y host.
[19] Disc. 3.º de la 3.ª pte.
[20] Decl. del maestre S. Juan de Antón, en Panamá.
[21] Caravantes, Noticias del Perú, etc., Bib. real y exp. amer.
[22] Richard Hakluyt, Travels.
[23] D. Crist. de Eraso á S. M. desde Nombre de Dio á 24 de Mayo de 1579.

[24] Strab., lib. 3.°, pág. 140.
[25] Flor. de Ocampo, lib. 2.°, cap. 25.
[26] Id. id., cap. 30.
[27] Id. id., cap. 39.
[28] Cf. D. Eduardo Saavedra.
[29] Hist. goth. Era CDXLIV, n.° 95.
[30] P. Daniel, Hist. de la milicia francesa.
[31] Cron. lib. 12, cap. 52.
[32] Dozy, Recherches, t. 2.° pág. 253.
[33] Crón. cit.
[34] Guichot., Hist. gen. de Andalucía.
[35] D. Fernando Colón, anteriormente citado.
[36] Crón. del Rey D. Alonso X.
[37] Crón. de los Reyes de Cast.
[38] Viera, hist. de Canarias.
[39] P. Daniel, Hist. de la milicia francesa.
[40] W. Prescott, Hist. del reinado de los Reyes Cat.
[41] Id. id. id.
[42] Anderson, History of. Commerce.
[43] Zaragoza, Pirat. de la América.
[44] Un viaje á Santiago de Galicia, P. Fita y Fernánd. Guerra.
[45] Dec. de Pedro Mártyr.
[46] Flores, Esp. Sag. t. 19, pág. 391.

ÍNDICE

Páginas.

Industria naval..... 1
Construcciones navales indígenas..... 4
Primeras industrias navales de los españoles en América..... 7
Breve noticia de la marina española desde los tiempos más remotos hasta el descubrimiento de América..... 17
Primeras construcciones navales en el Pacífico.. 18
Singular empeño de los españoles europeos residentes en América ó España en el fomento naval americano..... 34
Siglo XVI.—Virreinato del Perú (1535-1600).—Industria naval de este período..... 73
De los elementos que prestaba el país para la industria naval..... 92
De la forma y costo de los buques 119
Noticia que se tenía en España de las piraterías en el Mar del Sur ó Pacífico..... 131
Avisos de corsarios..... 139
Piratas en el Pacífico.—Siglo XVI..... 168

APÉNDICES

I.—Corresponde á la pág. 18..... 234
II.—Idem á la pág. 264..... 349
III.—Idem á la pág. 73..... 354

ERRATAS

Página	Línea	Dice	Léase
4	9	años	siglos
18	7		ó principios del XVI
35	1	opusieron	pusieron
91	18	ellos	ellas
92	14	en	con
104	última	fabricar, allí	fabricar allí,
107	8	artiilero	astillero
108	11	inteligenvia	inteligencia
131	7	Les	Las
171	10	que	como
175	27	Miguel Angel	Alonso Rodríguez
201	21	todos	todas
208	última	las	los
216	25	Mai	Mais
217	25	Sánchez	Sancho
221	3	30°	30′
222	10	Porque que	Porque
257	22	Preemitir	Premitir
260	9	1841	841
261	1	empezaran	empezaron
262	23	próxima no lo	próxima, no lo
263	28	la normanda	las normandas
281	17	XVII	XVI
284	12	abrazando	abrazado
288	16	tropas las naves	tropas y las naves
287	última	participare	participara
301	19	Catali	Catalina
321	3	tratado, por	tratado, para
328	26	Furtando	Furtado

OBRAS DEL MISMO AUTOR

	Ptas. Cs.
La Inquisición Española.....	3
Tratado de Cosmografía.....	5

Publicado hasta ahora de los «Estudios Críticos»

PARTE PRIMERA

I.—*Colón y los españoles:* tercera edición.	3

PARTE SEGUNDA

II.—*¿Hubo derecho á conquistar la América? Análisis político del Imperio incásico;* tercera edición....	2,50
III.—*La conquista de el Perú:* íd.....	3
IV.—*Las guerras civiles y la anarquía:* ídem.....	3

PARTE TERCERA

V.—*Industria agrícola-pecuaria llevada á América por los españoles*.....	3
VI.—*Continúa la misma materia, y se coteja el estado agrícola de las colonias con el de la metrópoli*.....	3
VII.—*Industria fabril que los españoles fomentaron y arruinaron en América*.....	3
VIII.—*Industrias mecánicas*.....	3
IX.—*Continúa la materia del libro anterior (Industrias mecánicas)*....	3
X.—*Industria naval* (continuará).....	3

Se hallan de venta en Madrid, en casa del Editor, y en las librerías de Hernández, Suárez, López, etc.

AUG 27 1913